№ 2 (899) февраль 2016 г.

№ 2 (899)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

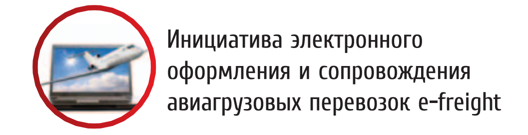
февраль 2016 г.

Издается с 1998 г.

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Пути обеспечения поставок украинской продукции на рынки Китая и стран Центральной Азии в обход России



Инициатива электронного оформления и сопровождения авиагрузовых перевозок e-freight



Возможности и перспективы выхода отечественных производителей железнодорожной продукции на зарубежные и внутренний рынки



"В таможне могут быть простота, скорость, удобство"


ЮММ



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 2 (899) февраль 2016 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288



ТЕМА НОМЕРА

Пути обеспечения поставок украинской продукции на рынки Китая и стран Центральной Азии в обход России

18.02.2016 г. в Киеве состоялось заседание Совета экспортеров и инвесторов при МИД, посвященное обсуждению путей обеспечения поставок украинской продукции на рынки Китая и стран Центральной Азии в обход России, а также перспектив использования нового "Шелкового пути". В мероприятии, которое вызвало значительный общественный интерес, приняли участие представители дипломатического корпуса и правительственных кругов, а также представители более 130 ведущих объединений бизнеса и украинских предприятий, в т.ч. ОАО "Мироновский хлебопродукт", представительства компании "Дэу Интернешнл Корпорейшн", ОАО "Оболонь", АО "Сумской завод "Насосэнергомаш", ОАО "Государственная продовольственно-зерновая корпорация Украины", АО "ПЛАСКЕ", профильных ассоциаций "Укрвнештранс", АсМАП, УЛА.



Открывая заседание, Павел Климкин отметил важность усиления эффективного диалога между властью и бизнесом, подчеркнув готовность украинского внешнеполитического ведомства оказывать всестороннюю поддержку практическим бизнес-инициативам в рамках механизма Совета экспортеров и инвесторов при МИД Украины.

Перед участниками заседания выступили вице-премьер-министр Украины — министр регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Украины Геннадий Зубко, министр инфраструктуры Украины Андрей Пивоварский, замминистра аграрной политики и продовольствия Украины по вопросам европейской интеграции Владислава Рутицкая, замминистра КМУ — директор правительственного офиса по вопросам европейской интеграции Наталья Гнидюк, и.о. председателя правления ПАО "Укрзализныця" Александр Завгородний.

Как было отмечено в ходе заседания Совета экспортеров, поведение России в отношении Украины заставляет искать обходные пути для доставки грузов в страны Кавказа и Средней Азии. 15.01.2016 г. из Ильичевска отправится в демонстрационный рейс контейнерный поезд по маршруту Украина—Грузия—Азербайджан—Казахстан—Китай. Данный маршрут является новым направлением "Шелкового пути" и альтернативой, которая позволит перенаправить грузопотоки в восточном направлении в обход территории России. Он включает паромные переправы Черного и Каспийского морей (Ильичевск—Батуми и порт Алят (Баку)—Актау-порт) и должен стать конкурентным по сравнению с традиционным сухопутным маршрутом. Альтернативный "Шелковый путь" — это также возможность для Украины наладить транзит товаров из Европы в Китай и обратно через свою территорию.

По словам А. Пивоварского, политическая воля на то, чтобы этот маршрут работал, есть. В настоящее время много будет зависеть от управленческих решений людей, отвечающих за данный проект, а конкретно компании "ЛИСКИ", и коммерциализации маршрута — насколько он будет загружен. "К сожалению, за последние несколько месяцев я увидел, что на управленческом уровне есть определенное непонимание возможности данного пути", — отметил министр.

"Смените свое виденье, мышление, начните думать, — обратился он к менеджерам, — иначе придут другие люди, которые будут коммерциализировать этот проект". Также А. Пивоварский подчеркнул, что, возможно, пока еще имеются некоторые логистические проблемы и "узкие горлышки", но в последствии они будут отработаны. Главное — сейчас этот маршрут необходимо коммерциализировать и для этого нужна помощь бизнеса.

"Это важный, стратегический для Украины проект, для всего региона, для рынка. Потому что наш восточный сосед очень нестабильный — завтра он может открыть транзит, послезавтра опять закрыть... Нужны альтернативные пути. Нам очень важно, чтобы мы все вместе начали накапливать этот путь… От вас всех необходима помощь относительно коммерциализации поезда", — обратился А. Пивоварский к преставителям бизнеса, присутствующим в зале.





Как сообщил министр регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Украины Г. Зубко, в настоящее время готовится совместная межправительственная украинско-китайская комиссия. В рамках этой комиссии планируется подписать дорожную карту по тем инфраструктурным проектам, которые Украина совместно с Китаем планирует развивать. Это не только увеличит возможности Украины как транзитного государства, "а и как государства, которое может предоставить очень высокое качество услуг с точки зрения… железных дорог... логистических комплексов".

"Мы... ждем от вас конкретных предложений и вашего виденья, что вы хотели бы предложить нам, или по привлечению инвестиций в свои проекты на территории Украины, для развития инфраструктуры, или для возможности увеличения своих производственных мощностей, или с точки зрения поставки своей продукции в Китай, или с точки зрения сотрудничества с китайским бизнесом. Для того чтобы на общей межправительственной комиссии мы могли обговорить часть вопросов и помочь встретиться конкретному бизнесу, с конкретными предложениями и конкретными проектами", — отметил Г. Зубко.

Министр особо подчеркнул, что нужны именно конкретные предложения, поскольку стратегия, которая строится в соответствии с концепцией "Шелкового пути" — строится на десятки лет.

Чрезвычайный и Полномочный Посол КНР Чжан Сиюнь отметил, что для Украины наибольшая вероятность достичь конкретных результатов в сотрудничестве с КНР в таких сферах, как сельское хозяйство и транспорт. Причем это касается не только запуска поезда, но и сооружения и модернизации ж/д, автодорог, морских портов. Кроме того, это совместная разработка и производство, с возможным выводом продукции на третьи рынки.



Посол напомнил, что инициатива Китая "Экономический пояс "Шелкового пути" подразумевает соединение азиатской экономики и экономики Евросоюза, а также стран, расположенных по этому пути. "Мы желаем, чтобы те проекты, которые входят в эту инициативу, соответствовали долгосрочному развитию национальной экономики стран, расположенных по "Шелковому пути", — отметил Чжан Сиюнь.

Своим видением перспектив развития нового "Шелкового пути" и возможностями его сочетания с другими транспортными коридорами поделились послы Грузии и Литвы.

Чрезвычайный и Полномочный Посол Грузии в Украине Михеил Уклеба отметил перспективность Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). Несмотря на кажущуюся на первый взгляд сложность доставки груза по этому пути, время доставки грузов в Китай получается существенно меньше, чем традиционным маршрутом по воде. Так, по словам М. Уклебы, контейнерный поезд дошел до Грузии из Китая за 7 дней. "Даже если он дойдет до Грузии за 10 дней — это супер результат, потому что контейнеры идут морем 40—50 дней из Восточного Китая в направлении Батуми — т.е. в случае с Грузией путь сокращается в 4 раза", — подчеркнул посол.

Также он отметил, что для того, чтобы маршрут был конкурентоспособным, необходимо в первую очередь подумать о тарифе. Причем необходимо, чтобы к этому вопросу приложили усилия все заинтересованные страны (как Транскаспийского маршрута, так и Балтии), скоординировав усилия пограничной, таможенной и фискальной служб, а также железных дорог, морских перевозчиков, а также дипломатов. Кроме того, важно учесть мнение частного бизнеса потому, что его виденье "более прагматично и реально".

"Мы должны в ежедневном режиме работать над этим решением и тогда даже в случае 15,5 дней поезда в пути — как это было с Украиной, даже если были задержки — это очень хороший результат. Если мы добьемся того, что цена будет конкурентоспособной, — а это реально, то этот маршрут имеет большую перспективу", — подчеркнул посол.

Также М. Уклеба отметил важность и перспективность развития перевозок на Черном море (в т.ч. и развитие пассажирского, круизного сообщения). Он в т.ч. обратил внимание на то, что в настоящее время Украина, Турция, Грузия и Молдова подписали соглашение об ассоциации с ЕС. Кроме того, немаловажен вопрос безопасности перевозок, и в этом контексте М. Уклеба подчеркнул, что 3 страны на Черном море — Болгария, Румыния и Турция — являются членами NATO.

Также М. Уклеба отметил, что огромный интерес для развития перевозок представляют Балтийские страны (в контексте поезда "Викинг", который соединяет Черное и Балтийское моря).

Полномочный министр посольства Литовской Республики в Украине Гвидас Керушаускас отме-

тил целесообразность соединения поезда "Викинг" с транспортным маршрутом TRACECA, что "обеспечило бы безопасную доставку грузов через Украину в Европу и Азию и обратно". По словам посла, в настоящее время ведется работа, чтобы связать маршрут "Викинга" со Скандинавскими странами — Швецией и Финляндией. На данный момент к проекту "Викинг" (помимо Беларуси Украины и Литвы, которые его запустили) присоединились Молдова Болгария, Румыния, и Грузия. Г. Керушаускас выразил надежду, что к проекту также присоединятся Турция и Азербайджан.

"Спасибо, что взялись за альтернативный путь в страны Азии. Первый раз трудно ожидать хорошие результаты. Много игроков и много стран. Но нужно время, чтобы эту возможность усовершенствовать", — подчеркнул посол.

Также Г. Керушаускас отметил: "Приятно, что правительство Украины сделало важные шаги в плане уменьшения пошлины на транзитные грузы. Также ГФСУ упростила процедуры таможенного оформления для многих стран Евросоюза"… Несмотря на то, что Литва пока не входит в их число, председатель ГФСУ Роман Насиров недавно пообещал внести Литву в этот список.

Гендиректор Ассоциации "Укрвнештранс" Андрей Гатаулин в своем выступлении рассказал о международных транспортных коридорах, проходящих через Украину, о поезде "Викинг", о контейнерных поездах, курсирующих по территории Грузии, Азербайджана и Казахстана, о железнодорожно-паромном и ro-ro сообщении, существующем между Украиной и странами Черноморского региона, о железнодорожно-паромном сообщении в Каспийском море, а также о проектных расчетах с использованием спецтарифов паромного сервиса Ильичевск—Поти/Батуми в направлении Украина—страны Средней Азии.

"Принимая во внимания перспективу сотрудничества в Восточном партнерстве в транспортных направлениях, принимая во внимание развитие TRACECA, мы считаем ("Укрвнештранс" — ***ред.***), что сегодня все наши усилия необходимо сосредоточить именно на развитии мультимодальных перевозок в зоне Черноморского экономического сотрудничества с дальнейшим продлением на Европу, Балтику, Кавказ, Азию… У нас мощнейшая сеть железных дорог, порты, паромные переправы, контейнерные линии… Украина действительно является крупнейшим ключевым звеном международной мультимодальной цепи поставок в направления Европа—Кавказ—Азия, Север—Юг", — отметил он.

В ходе совещания, несколько украинских компаний подтвердили готовность транспортировать грузы поездом "Южный поток" в направлении Средней Азии. Так, Владимир Ткаченко, замгендиректора "АрселорМиттал" — крупнейшего экспортера в Украине, отметил, что очень хорошо то, что решение российского правительства о прекращении украинского транзита не застало Украину врасплох. "Совершенно очевидно, что наше правительство к этому готовилось, предприняв определенные шаги для запуска поезда "Южный поток" и для объединения марш-



рута поезда "Викинг" и нового "Шелкового пути". Компания "АрселорМиттал" также в какой-то мере была готова и уже 20.01.2016 г. она отправила первые 14 вагонов со своей продукцией в Туркменистан, т.к. мы посчитали, что отправка через белорусско-российскую границу уже не имеет никакого экономического смысла, — сообщил топ-менеджер. — Мы сделали вариант-отправку, чтобы посмотреть, как этот маршрут работает… По данным на 18.02.2016 г. груз еще в дороге, хотя он уже в Туркменистане. Будем надеяться, что месяца хватит, чтобы его получить".

Тем не менее, отношение у замгендиректора "АрселорМиттал" к новому маршруту достаточно позитивное. Компания понимает, что и почему происходит — многие вопросы требуют дополнительной отработки, кроме того, грузы идут через 2 моря. "Мы надеемся, что когда этот путь будет отработан... и когда правительством будут сделаны все "домашние задания", мы сможем просчитать и время, и деньги, и как действовать в этой ситуации", — заявил представитель "АрселорМиттал".

Глава ПАО "Укрзализныця" А. Завгородний отметил: "Путь действительно сложный, участвуют 4 оператора — 4 железных дороги, помимо прочего, еще паромные переправы — на Черном море участвуют 3 порта (Ильичевск, Батуми, Поти), участвуют 2 порта в Каспийском море, участвует оператор паромных перевозок через Каспийское море. Кроме этого, есть маленький участок 15 км частной ж/д в порт Актау".

В то же время, глава ПАО "Укрализныця" подчеркнул: исследование показывает, что используя новый маршрут, за 10—11 суток реально можно перевезти груз от границы с Украиной со станции Ковель до станции Достык.

Одна из важных задач — безусловно тариф. "Нужно понимать, что увязать в единый тариф 7 операторов — очень большая проблема. И на сегодня мы эту проблему фактически решили. Согласован сквозной тариф от станции Достык до станции Изов, который подписали все операторы рынка. Единственный момент, что этот тариф рассчитан для 40-футового контейнера в составе контейнерного поезда. И сегодня мы прилагаем серьезные усилия, чтобы те же условия были для движения обыкновенных грузовых составов", — подчеркнул он.

Говоря о преимуществах нового коридора при доставке грузов из Европы в Китай, А. Завгородний отметил: "Если рассматривать перевозку грузов именно не в контейнерах, а перевозку повагонную, то мы понимаем, что по колее 1520 перевозится одновременно почти в 2 раза больше грузов, чем по колее 1435. И на всем промежутке до станции Достык от станции Изов у нас нет перестановки вагонов с одной тележки на другую".

Как сообщил А. Завгородний, "Укрзализныця" продолжает и дальше заниматься логистикой и привлечением стран Евросоюза к перевозке по новому маршруту. "На сегодня мы провели большое количество переговоров. Мы проводили переговоры с DB Schenker (грузовой дивизион немецких ж/д, который занимается перевозками), с Sunset Freight (это такой же дивизион французской ж/д). Проведем встречу с польским транспортным ведомством, польскими железнодорожниками в первую очередь, чтобы попытаться проехать с нашими грузами не до границы, а дальше в Польшу", — отметил глава "Укрзализныци". При этом он пояснил, что речь идет об участке в 400 км с колеей 1520 до ст. Славкув. Также, по словам А. Завгороднего, проведены переговоры с Венгрией по организации грузопотоков — подписан меморандум о взаимопонимании.

Говоря о перевозках грузов по новому маршруту, А. Завгородний отметил: "Для того, чтобы запустить какое-либо направление, нам как ж/д оператору понятно, что мы будем первое время его накатывать, что мы будем возить грузы себе в убыток, будем показывать, что маршрут работает — это нормальная бизнес-практика, которая позволяет развивать транспортные коридоры. Но, к сожалению, после проведения переговоров с разными (украинскими — ***ред.***) ассоциациями мы пока не видим заинтересованности. В то же время, большая заинтересованность есть у наших зарубежных коллег по организации перевозок грузов через территорию Украины".

Интерес иностранцев к перевозке через Украину в направлении Азии и.о. председателя правления ПАО "Укрзализныця" пояснил следующим образом: "В настоящее время инфраструктура Украины позволяет доставить груз от границы Украины — ст. Ковель до порта Ильичевск довольно быстро — менее чем за одни сутки. Мы пересмотрели график движения "Викинга" примерно с 3,5 суток до 2 суток — 36 часов движения поезда. Мы можем обеспечить движение поезда 1000 км за одни сутки; наши казахские коллеги преодолевают 1700 км за 2 суток. Большое спасибо нашим коллегам из Грузии и Азербайджана, которые сократили следование поезда в пути в 2 раза — раньше это было двое суток, теперь это сутки. Реально этот маршрут может работать", — резюмировал он.

По словам А. Завгороднего, в ближайшее время украинские ж/д будут проводить дальнейшие мероприятия по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). "Присоединение Украины к консорциуму ТМТМ позволит работать в одном режиме с железнодорожными участниками консорциума и, как следствие — снизить тарифы на перевозки", — отметил А. Завгородний.

Он подчеркнул, что в настоящее время "Укрзализныце" нужно получить четкий сигнал от "экспортеров, транзитеров и операторов, что им нужно"... но пока они молчат.

В ходе совещания А. Завгородний обратился к представителям Минагрополитики с просьбой прове-

сти встречу с производителями молочной продукции, которые получили разрешение на поставку молочных продуктов и продуктов питания в Китай (в настоящее время таких предприятий около 20). Кроме того, новый маршрут, по мнению А. Завгороднего, может быть интересен предприятиям химической и машиностроительной отраслей, которым также в настоящее время ограничили движение через Россию.

"В октябре мы приняли неординарное решение и забрали 2 парома. Я думаю, в марте один из паромов будет работать в рабочем режиме на Черном море. Мы готовы к "нулевой" экономике — это я заявляю официально для того, чтобы привлечь грузы на паром", — заявил А. Завгородний. Также он отметил, что "Укрзализныця" может предложить перевозку грузов прямо на Стамбул, чтобы обеспечить безопасное перемещение грузов.

"Хотелось бы получить четкое понимание: у нас есть такой-то груз, который мы хотим отправить за такое-то время и деньги. А мы скажем, сможем мы или не сможем", — подчеркнул глава "Укрзализныци".

Гендиректор АсМАП Украины Петр Главацкий в своем выступлении отметил, что, к сожалению, непредсказуемое поведение нашего восточного соседа в плане ограничения транзита поставило украинских международных перевозчиков в очень тяжелое положение и есть риски потерять рынки Средней Азии. "Если говорить о каких-то цифрах в количественном выражении, это около 12 тыс. поездок в год, это около 1,5 млрд грн., недополученных нашими автоперевозчиками. Кроме того, перевозчики останутся без работы... Очень хорошо, что возник альтернативный "Шелковый путь". И украинские международные автоперевозчики готовы принять активное участие в развитии этого маршрута. Но в настоящее время нам мешают, прежде всего, тарифы. ...Достаточно сказать, что только 2 парома, которые придется пройти нашим перевозчикам — это дополнительные затраты в $4 тыс. А если добавить к этому, что маршрут следования увеличивается до 4—6 дней и на 500 км по сухопутным дорогам, то стоимость перевозки увеличивается где-то на $5,5 тыс. "Если перевозка по сухопутному пути через Россию на сегодня колеблется в пределах $3,5 тыс., то прибавьте к этому $5 тыс. и перевозка будет выходить около $8—8,5 тыс. Это очень много", — сообщил П. Главацкий.

Станет ли этот маршрут конкурентоспособным — на наш взгляд, пока вряд ли. И рабочей группе необходимо будет вернуться к вопросу формирования тарифов, чтобы и для автомобильных перевозчиков это было интересно, и для того, чтобы они могли пользоваться данным маршрутом.

В рамках заседания была организована скайп-конференция с участием руководителей украинских диппредставительств в Азербайджане, Грузии, Казахстане и КНР, в ходе которой обсуждался вопрос практического содействия национальным экспортерам со стороны украинских дипломатов.

По результатам мероприятия была достигнута договоренность о создании Рабочей группы (РГ) по координации взаимодействия МИД с национальным бизнесом для решения проблемных вопросов и реализации потенциала существующих транспортных коридоров, в т.ч. нового "Шелкового пути". В состав группы должны войти представители ведущих транспортных компаний, перевозчиков и профильных ассоциаций.

В ходе совещания гендиректор Ассоциации "Укрвнештранс" А. Гатаулин предложил в рамках рабочей группы возложить на ассоциацию функции координатора по сбору и распространению информации и данных о транспортно-логистических направлениях.

Также он предложил:

— приступить к созданию международного Евро-Азиатского транспортно-логистического кластера;

— при поддержке МИДа, Мининфраструктуры Украины, др. заинтересованных сторон подготовить проведение road show для демонстрации заинтересованным сторонам возможностей Украины по продвижению экспорта украинских товаров на внешние рынки, а также транзитного потенциала Украины;

— организовать проведение в июне 2016 г. в Одессе в рамках Международной транспортной недели выездного заседания Совета для подведения промежуточных итогов работы и выработки дальнейших практических решений.

КОРНИЛОВА Татьяна





Подразделение «ЛГ Экспедиция» АО «Летувос гяляжинкяляй» предлагает свои услуги на благоприятных условиях:

- Перевозка грузов по Литовской железной дороге;
- Экспедирование грузов по железным дорогам других стран;
- Выбор оптимальных маршрутов и тарифов;
- Информация об условиях перевозки грузов и согласование их с условиями железнодорожных перевозок в других странах;
- Поиск и отслеживание вагонов по Литве и за рубежом;
- Специальные тарифы при перевозке контейнеров поездом «ВИКИНГ» по маршруту Драугисте (Клайпеда) – Колядичи (Минск) – Ильичёвск (Одесса) и обратно;
- Дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов по железной дороге.



По поводу услуг по железнодорожной логистике обращаться:

АО «Летувос гяляжинкяляй»
Дирекция по грузовым перевозкам
Отдел «ЛГ экспедиция»

Тел.: (+370 5) 269 3244, 269 3231, 269 3594, 269 3239, 269 3254
Факс: (+370 5) 269 3487
Эл. почта: lg.ekspedicija@litrail.lt

Mindaugo g. 12/14,
LT-03603 Vilnius
Lietuva

Украина и Республика Кипр: новеллы внутреннего законодательства Кипра и Конвенции об избежании двойного налогообложения

При всех политических и государственных режимах между Украиной и Кипром издавна сохранялись дружественные отношения. В частности, в 2012 г. наши страны заключили Конвенцию об избежании двойного налогообложения, которая пришла на смену аналогичному международному договору между Кипром и СССР.

Сохранение льготного налогового и инвестиционного климата Кипра является важным обстоятельством, способствующим популярности этой юрисдикции. Однако законодательство Кипра продолжает ужесточаться в сторону соответствия мировым международным стандартам и стандартам Европейского Союза. Продолжается развитие и двусторонних отношений между нашими странами. Все эти новеллы необходимо отслеживать и вести свою деятельность в сфере налогового планирования так, чтобы не попасть в серую зону, где вполне правомерные решения соседствуют с сомнительными, которые иногда называются агрессивной налоговой оптимизацией, либо даже уклонением от уплаты налогов.

ПРЕИМУЩЕСТВА КИПРА КАК НИЗКОНАЛОГОВОЙ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЮРИСДИКЦИИ

Кипр является одной из наиболее привлекательных стран для украинских бизнесменов и инвесторов, поскольку юрисдикция этой страны предусматривает благоприятные условия. Кипрское законодательство предусматривает как разнообразные налоговые привилегии, так и преимущества, обусловленные многочисленными договорами об избежании двойного налогообложения. Внутренним законодательством Кипра определены следующие привилегии:





НОВЕЛЛЫ ВНУТРЕННЕГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА КИПРА В ОТНОШЕНИИ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ СТАТУСА НАЛОГОВОГО РЕЗИДЕНТА КИПРА

Чтобы получать налоговые льготы в виде освобождения от налога, либо применения пониженной ставки налога по отношению к доходам с источником происхождения из Украины по сравнению с предусмотренной Налоговым кодексом Украины, необходимо признание налоговой резидентности компании, зарегистрированной на Кипре. Второе условие для получения такой льготы — это то, что компания-нерезидент Украины является полноправным, фактическим (бенефициарным) собственником дохода, и не является посредником, агентом или номинальным собственником дохода. Налоговое ведомство Кипра 30 октября 2015 г. внедрило форму T.D.98, которая является проформой запроса на получение кипрского Сертификата налогового резидентства.

Эта новелла согласуется с международным стандартом, прописанным в Модельной конвенции Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) об избежании двойного налогообложения.

Суть этого стандарта заключается в том, что корпорация должна считаться налоговым резидентом некоторой страны, если управление ею сосредоточено именно в этой стране. Таким образом, недостаточно зарегистрировать компанию в юрисдикции Республики Кипр. Эта компания должна соответствовать критериям определения налогового резиденства.

Налоговое ведомство Кипра принимает решение о выдаче Сертификата налогового резиденства, исходя из сведений, содержащихся в упомянутой проформе. В ней содержится следующая информация:

— реквизиты компании: название, адрес, телефон;

— период, в который необходимо определить налоговое резидентство, а также страна, где будет предъявляться Сертификат налогового резидентства;

— указание о том, что компания зарегистрирована на Кипре и не является налоговым резидентом другой юрисдикции;

— проходят ли заседания Совета директоров на Кипре;

— принимаются ли Советом директоров управленческие решения, необходимые для деятельности компании, и контролирует ли он их исполнение;

— кипрские компании подлежат налогообложению на все виды доходов, полученные из любых источников, как на Кипре, так и за его пределами, по ставке 12,5%. Это — одна из самых низких налоговых ставок в Европе;

— 80% доходов от использования компанией прав интеллектуальной собственности освобождаются от налогообложения, таким образом, налог на прибыль, применимый к остальным 20%, составляет незначительную сумму;

— при выплате дивидендов, процентов и роялти нерезидентам Кипра налог у источника не удерживается;

— дивиденды, полученные компанией-резидентом Кипра от другой компании-резидента Кипра, освобождаются от налогообложения. Дивиденды, полученные компанией-резидентом Кипра, по общему правилу освобождаются от налогообложения, если они получены от иностранной компании (за исключением ряда случаев, которые не подпадают под освобождение). В случае, если получение дивидендов кипрской компанией не подпадает под освобождение от налогов, такие дивиденды подлежат обложению налогом на оборону по ставке 20%;

— доходы от операций с ценными бумагами освобождаются от налога на прирост капитала и налога на прибыль;

— налоговые привилегии для иностранных лиц, имеющих вид на жительство на Кипре.

— являются ли директора налоговыми резидентами Кипра;

— хранятся ли эти решения, печать компании и бухгалтерские документы на Кипре;

— собирается ли на Кипре собрание акционеров компании;

— подписываются ли на Кипре контракты компании;

— выдавалась ли генеральная доверенность компанией;

— надлежащим ли образом подана налоговая отчетность компании.

Один из директоров компании должен подписать данную форму, тем самым подтверждая, что все указанные сведения соответствуют действительности.

После подачи заполненной формы, налоговый инспектор при возникновении дополнительных вопросов имеет право обратиться к компании для уточнения сведений.

Среди критериев наличия связи компании с Кипром (присутствия на Кипре) и осуществления корпоративного управления на Кипре можно выделить следующие обстоятельства: большинство директоров — налоговые резиденты Кипра, и решения они принимают в кипрской юрисдикции, налоги уплачиваются и налоговая отчетность подается надлежащим образом; счет находится в кипрском банке; финансовые и бухгалтерские документы хранятся на Кипре; имеется реальный офис у компании, возможно, арендованный; в компании работают ее сотрудники на Кипре; у компании есть реальные реквизиты: адрес офиса и электронной почты, номера телефонов, веб-сайт и др.

Особенно важной новеллой является отношение к выдаче компанией генеральной доверенности.

Напоминаем, что генеральная доверенность — это доверенность на совершение любых действий от имени доверителя. Выдача генеральной доверенности на длительный срок — более года может повлечь вопрос о том, не осуществляется ли деятельность кипрской компании через постоянное представительство. Позитивное решение этого вопроса приводит к тому, что деятельность такого поверенного на территории Украины будет облагаться налогами на общих основаниях. Да и признание доверителя — кипрской компании налоговым резидентом Кипра ставится под сомнение.

НОВЕЛЛЫ КОНВЕНЦИИ ОБ ИЗБЕЖАНИИ ДВОЙНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ МЕЖДУ КИПРОМ И УКРАИНОЙ

Протокол к Договору между Кипром и Украиной об избежании двойного налогообложения был подписан 11.12.2015 г. и вносит существенные изменения в условия Договора. Протокол вступит в силу после его утверждения обеими Сторонами. Ожидаемая дата вступления в силу Протокола — не ранее января 2019 г.

Дивиденды

В соответствии с изменениями, внесенными Протоколом, при выплате дивидендов ставка налога в 5% будет применяться, только если следующие условия будут выполняться **одновременно:**

1) кипрская компания владеет не менее 20% акционерного капитала украинской компании, выплачивающей дивиденды;

2) взнос кипрской компании в уставный капитал украинской компании, выплачивающей дивиденды, должен составлять как минимум EUR100000.

В действующей редакции для применения ставки 5% необходимо выполнение хотя бы одного из вышеуказанных условий.

Проценты

По настоящему Договору, к украинской компании-должнику применяется налог на репатриацию процентов в размере 2%, выплачиваемых кипрской компании.

Протокол предусматривает увеличение ставки в 2,5 раза, то есть новая ставка будет составлять 5%.

Прирост капитала

Согласно будущей редакции Договора доходы, которые получены резидентом Кипра в результате отчуждения акций или других корпоративных прав украинской компании, более чем 50% стоимости которых прямо или косвенно связаны с недвижимым имуществом, подлежат налогообложению в Украине.

По правилам, которые действуют сейчас, доходы резидентов Кипра, полученные от отчуждения акций и других корпоративных прав, подлежат налогообложению на Кипре. При этом согласно законодательству Кипра доходы, полученные от продажи ценных бумаг, не подлежат налогообложению (кроме акций компаний, которые владеют недвижимостью на Кипре), то есть ставка налога составляет 0%.

Подписание Протокола к Конвенции об избежании двойного налогообложения между Украиной и Кипром является естественным следствием глобальной политики государств по ужесточению борьбы с уклонением от уплаты налогов. Несмотря на то, что все изменения в данный договор предполагают увеличение налоговых ставок и усложнение условий для применения более низких ставок, Договор между Кипром и Украиной является одним из наиболее выгодных договоров среди подобных с другими государствами. К тому же законодательство Кипра по-прежнему остается одним из наиболее либеральных в Европе в отношении налогообложения, что сохраняет привлекательность Кипра как юрисдикции для успешного планирования бизнеса.

АХИЛЛЕОС Деметрис,
руководитель юридического департамента,
Оксфорд Менеджмент Лимитед, Кипр,
ВОЕВОДИНА Ирина, старший юрист,
Interlegal, Международная юридическая служба



Государственный портовый сектор Украины: контуры финансового года

11 февраля т.г. на заседании правительства под председательством Премьер-министра Украины Арсения Яценюка состоялось рассмотрение проектов финансовых планов ряда ключевых предприятий государственного морехозяйственного комплекса — ГП "Одесский морской порт", ГП "Бердянский морской порт", ГП "Госгидрография". Как показал ход обсуждения, принятие финансовых планов не стало поводом для глубокого анализа состояния дел в отрасли — взамен правительство пошло по привычному пути фискального давления на госкомпании.

ОДЕССКИЙ ПОРТ: ПРОДАЖА НЕПРОФИЛЬНЫХ АКТИВОВ И ЗАРУБЕЖНЫЙ АУДИТ

Как сообщил, представляя проект финплана Одесского порта, его руководитель Геннадий Жуков, в 2016 г. доход предприятия запланирован в размере 767,9 млн грн., затраты — 438,3 млн грн., чистая прибыль — 329,6 млн грн. К отчету 2014 г. чистая прибыль увеличена почти на 190 млн грн.; рост по отношению к ожидаемому финансовому результату 2015 г. составит 29,6 млн грн. (+10%). По результатам 2015 г. чистая прибыль составила 300 млн грн., что на 7 млн грн. выше планового задания (+2,3%). За 9 месяцев налогооблагаемая прибыль составила 360 млн грн., по концу года — уже 392 млн. Финансовым итогом 4 квартала стала чистая прибыль в размере 30 млн грн. Уплаченные по концу года налоги составили 92 млн грн. Все эти цифры, в целом, не вызвали замечаний у правительства, хотя, с учетом сложного положения в отрасли, хотелось бы сопоставления грузооборота и финансовой отдачи прошедшего и предстоящего периодов.

Вместо этого Премьер и глава Минфина Украины сделали акцент на крупнейших непрофильных активах порта — отеле "Одесса" и базе отдыха "Чабанка". "Отель "Одесса", "Чабанка" — все убыточное. И не видно, чтобы планировалось финансовое улучшение", — отметила Наталья Яресько. Арсений Яценюк выдвинул предложение о продаже отеля через аукцион, однако, как заявил глава Мининфраструктуры Андрей Пивоварский, на сегодня это невозможно. "Здесь есть проблема. Ввиду того, что стивидорная компания "Одесский морской порт" является стратегическим объектом и не подлежит приватизации, активы данного предприятия нельзя продавать", — пояснил министр. В то же время, как отметил спикер, интерес к данному объекту у бизнеса имеется. "Есть большое количество желающих купить его. Отремонтировать, после чего объект будет прино-





сить прибыль государству и порту. Однако пока это невозможно", — подчеркнул А. Пивоварский. Как уточнил министр, отель возвращен порту из аренды, и теоретически возможна его повторная передача в аренду, однако при нынешнем состоянии судебной системы это решение отнюдь не оптимальное. С другой стороны, и приватизация данного актива невозможна ввиду неподготовленности законодательной базы. Возражения А. Яценюка вызвал пункт плана о затратах на ремонт отеля в размере свыше 60 млн грн. "Давайте не будем ремонтировать — выведем отель из состава основных средств порта, продадим на аукционе, и пусть новый владелец его ремонтирует. Нам некуда девать 60 млн?", — такой была реакция Премьера на данный пункт плана. Отвечая на замечание министра инфраструктуры об отсутствии законодательной базы для такого решения, Премьер указал: "Мы еще год удержимся от ремонта, за это время через парламент исключим это имущество из перечня стратегического и выставим на аукцион. И частник сам отремонтирует отель. Иначе и деньги на ремонт пропадут, и толку не будет". Иной вариант правительство согласовало для базы отдыха "Чабанка" — передачу этого объекта на баланс Госпогранслужбы Украины. "Передадим с баланса на баланс госпредприятия", — уточнил А. Пивоварский. Это решение Премьер поддержал, но опять подчеркнул необходимость урезать расходы. "Исключайте затраты на ремонт!", — потребовал А. Яценюк.

Серьезная дискуссия состоялась по поводу капитальных инвестиций Одесского порта, намеченных на текущий год. Как отметила Н. Яресько, их объем, 443,8 млн грн., почти в 6 раз превысил параметры предыдущего года. Однако причина такого роста объяснима — порт запланировал приобретение мощного буксира стоимостью свыше EUR10 млн. Этот план предприятием вынашивается не один год, однако средства не выделялись. Как уточнил руководитель порта, на балансе сегодня 15 буксиров, из которых последний куплен в 2009 г. Однако будет ли дано разрешение на обновление буксирных мощностей, можно ли заменить импорт отечественным производством — все эти вопросы, хотя и поднятые в ходе обсуждения, остались не до конца проясненными. "Нам нужен институт независимых наблюдательных советов в госкомпаниях, которые возьмут на себя ответственность за планы", — заявила Н. Яресько. "Правительство становится директором, который вылавливает такие "блохи", — пожаловался Премьер. Как подтвердил А. Пивоварский, порт планировал проведение международного аудита, однако он не состоялся по невыясненным причинам и перенесен на 2016 г. "Путаетесь с показаниями по аудиту. Нужно проводить аудит и защищать инвестиции, и лишь потом утверждать план", — констатировал А. Яценюк.

Поясняя формирование годовой доходной базы, руководитель порта отметил, что рост данного показателя планируется за счет единственного фактора — растущего курса доллара (поскольку основная часть тарифов порта номинирована в валюте США). Рост за счет грузовой базы не ожидается ввиду того, что грузопереработка запланирована с нулевой динамикой. Как известно, в Одесском

порту практически вся перевалка грузов выполняется стивидорами-частниками, поэтому последнее утверждение, относящееся к госкомпании, нуждалось в уточнении, однако осталось за пределами внимания руководства Кабмина. Определенные пояснения дал министр инфраструктуры, заявивший: "На сегодня по Одесскому порту наблюдается уникальная ситуация — перевалочные мощности практически полностью загружены. Чтобы ожидать позитивной динамики, нужен приход существенной инвестиции, поскольку имеющиеся площадки загружены на 100%". Если министр имел в виду порт в целом, то его мощности сегодня загружены едва ли наполовину. Если же имелось в виду госпредприятие, то его стивидорная деятельность никак не заявлена. Тем не менее, А. Пивоварский усиленно педалировал тему государственной перевалки грузов в Одесском порту. "Я хотел бы акцентировать внимание, что данное предприятие — государственный стивидор. Если парламент примет решение о его приватизации, можно будет привлекать инвесторов", — заявил министр. Однако, по сути, речь идет о приватизации непрофильных активов, что, собственно, подтвердил и сам министр, попросив Премьера дать протокольное поручение о подготовке отдельного приватизационного законопроекта по отелю "Одесса". "По отелю и прочим непрофильным активам — я думаю, нужно посмотреть с юридической точки зрения, что можно сделать даже сейчас. Задача — приватизация непрофильных активов Одесского порта", — подчеркнул Премьер-министр. Таким образом, тезис о приватизации как о рычаге привлечения инвестиций в портовую перевалку в случае ГП "Одесский морской порт" является не более чем лозунгом. "Срочный международный аудит за 2015 г., как предусмотрено правительством, далее — скрин-анализ плана, учет замечаний Минфина, и затем мы утверждаем финансовый план", — резюмировал А. Яценюк.

БЕРДЯНСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ: БЕЗ ГРУЗОВ И ЗЕРНОКОМПЛЕКСА

Характеризуя перспективы текущего финансового года, директор ГП "Бердянский морской порт" Николай Ильин осветил основные плановые показатели: грузооборот — 2,57 млн т, доход — 494,8 млн грн., расход — 324 млн грн., чистая прибыль в размере 136 млн грн. "Сложности планирования работы Бердянского порта состоят в том, что мы находимся практически на линии разграничения, где происходят военные действия. Это не дает возможности серьезно прогнозировать, что будет завтра", — отметил руководитель. Как уточнил спикер, прошедший год был рекордным по загрузке — переработано 4,285 млн т, что является историческим максимумом порта. Это сказалось на финансовых показателях — чистая прибыль порта ожидается в размере 217,7 млн грн. против 136 млн в 2014 г. "Ввиду известных событий мы взяли на себя обслуживание двух предприятий — меткомбинатов "Азовсталь" и им. Ильича. Кроме того, получили ряд грузов, которые были передислоцированы из Мариуполя в Бердянск в результате событий в Донецкой области и ситуации на Донецкой ж/д. На сегодня же, в связи с дороговизной перевозки и низкими ценами на внешнем рынке, мы уже не осуществляем перевалку продукции меткомбинатов. Все эти факторы нашли отражение в новом финансовом плане", — пояснил Н. Ильин. Комментируя нынешнее сложное положение Бердянского порта, глава Мининфраструктуры отметил: "2015 г. был рекордным для порта в связи с тем, что состоялся переток определенных грузов из Мариуполя, территориально примыкающего к зоне АТО. В этом году подобные рекорды не ожидаются". "Бердянск, фактически, был поставщиком руды и угля на комбинаты "Азовсталь" и им. Ильича, поскольку иного пути доставки сырья не было. Однако с восстановлением железнодорожного участка Камыш-Заря—Волноваха эта функция отпала. Кроме того, два месяца назад и "Азовсталь", и ММК им. Ильича сократили производство почти вдвое. Следствием стало падение объемов как в Бердянске, так и в Мариуполе", — сообщил замминистра инфраструктуры Юрий Васьков. "В прошлом году пришлось вводить экстренные меры, поскольку Волноваха была отсечена. Было введено упрощение внутренних перевозок, и каботаж пошел с железной дороги на море в обход, на Бердянск", — уточнил А. Пивоварский. Однако сегодня, в условиях падения мировых рынков черной металлургии, дефицит металлургической и сырьевой загрузки затронул и Мариуполь, и Бердянск.

Именно поэтому Бердянскому порту сегодня особенно важно расширение номенклатурного профиля, что руководство намерено реализовать за счет наиболее перспективной в настоящий момент перевалки — зерновой. Проект плана включил проект стоимостью порядка $10 млн — строительство зернового терминала за счет собственных инвестиционных ресурсов государственной стивидорной компании. Это строительство планировалось как основная статься годового инвестиционного фонда объемом 112,8 млн грн. Мнения при обсуждении этого пункта плана разделились. Так, руководитель порта, подчеркивая значение проекта, заявил: "Отменять проект нельзя, ведь только в прошлом году мы переработали свыше 1 млн т зерна с такой отсталой технологией, что едва обеспечивали интенсивность на уровне 1,2 тыс. т за смену. А новый терминал позволит довести показатель до 700 т в час". Глава Минагрополитики Алексей Павленко усомнился в эффективности создания терминала в порту с ограниченными глубинами, где не обеспечивается погрузка судов-зерновозов типа panamax. "Есть ли в этом инвестиционная логика?", — поинтересовался министр.



Ю. Васьков поддержал проект, указав, что коммерческая ценность у проекта имеется. "Сегодня спрос на зерноперевалочные мощности в данном регионе имеется, поскольку на два порта приходится, фактически, единственный зерновой терминал", — заявил замминистра, отметив, что спрос на перевозки судами класса handymax (до 50 тыс. т) также есть. Иное мнение высказал министр инфраструктуры, предложивший рассмотреть вопрос привлечения частных инвестиций в данный проект. "Мы опять возвращаемся к проблеме инвестиций. Лучше, чтобы в порт зашли частные инвесторы, а освободившиеся средства можно будет направить на дноуглубление. Поэтому вопрос строительства зернового терминала я бы советовал отдать частному инвестору", — заявил А. Пивоварский. Вопросы вызвал и срок окупаемости нового объекта — он, по оценке руководства порта, может варьировать от 2 до 5 лет. Правда, подобная оценка вполне объяснима с учетом неопределенности нынешнего состояния экономики, однако именно после обсуждения срока окупаемости Премьер принял окончательное решение: "Финансовый план предлагаю доработать; 120 млн вложений подождут". Таким образом, порту, фактически, отказали в развитии столь важных для него зерномощностей, поскольку совершенно очевидно, что рассчитывать на частных инвесторов сегодня не приходится — они не заходят и в более благополучные порты Украины. Пока же Бердянский порт прогнозирует серьезное снижение чистой прибыли за 2016 г. — на 37% к уровню 2015 г. Яценюк потребовал срочного международного аудита за 2015 г. и в этом порту, указав, что только после его завершения возможно утверждение финплана предприятия.

ГП "ГОСГИДРОГРАФИЯ": СНОВА О ПОРТОВЫХ СБОРАХ

Меньше всего дискуссий вызвало обсуждение финплана "Госгидрографии" — специфического предприятия, обслуживающего сферу навигации и финансируемого за счет маячного сбора, взимаемого с судовладельцев. "Это интересная компания, если посмотреть на ее доходную часть и на маржинальность. Я бы сказал, что она одна из самых прибыльных по Украине", — отметил министр инфраструктуры. Как пояснил руководитель предприятия, на повышенном уровне прибыльности сказался отход крымских акваторий, снизивший постоянные затраты на навигацию в этом регионе. Кроме того, повлияла инфляция, поскольку маячный сбор, аккумулируемый предприятием, номинирован в валюте США. Так, на 2016 г. ГП запланировало доходы в объеме 459 млн грн. — в 1,9 раза выше уровня 2014 г., а также чистую прибыль на уровне 126 млн грн. (рост также в 1,9 раза). Свыше 95% доходов предприятие получает за счет маячного сбора, и эти нормативы утверждает Мининфраструктуры, однако министерство, вопреки декларациям о готовности повышать конкурентоспособность портов за счет удешевления судозаходов, не пошло на пересмотр маячного сбора согласно снижению эксплуатационных расходов по Крыму. "В разных странах существует свой подход к структуре портовых сборов, они по-разному формируются и делятся. Однако я могу сказать определенно, что наши портовые сборы — одни из самых высоких в мире, если брать затраты судовладельцев на тонну груза", — заявил А. Пивоварский. При этом сопоставление украинских портовых сборов с зарубежными затрудняется различной их структурой и различными схемами финансирования. Так, понятие "маячный сбор" отсутствует во многих странах мирового бассейна; с другой стороны, если Украина перекладывает расходы за гидрографическое обслуживание на судовладельцев, то в Турции затраты по данной статье несет Минобороны. "Я не могу оценить конкурентоспособность украинских ставок маячного сбора, поскольку в разных странах такие расходы финансируются по-разному", — признал директор ГП "Госгидрография". Капитальные инвестиции предприятие запланировало в существенном объеме — 120 млн грн. (буи, ремонт судна, закупка автокранов MANN), это больше, чем отвел по данной статье Бердянский порт.

Комментируя эксперимент по предоставлению 50-процентных скидок с портовых сборов для судов, перевозящих транзитные грузы, Ю. Васьков уточнил, что данное тарифное положение введено в силу с 1 января и пролонгировано на полгода с целью сбора аналитики. "По результатам шести месяцев можно будет сделать первые выводы. Пока же мы работаем над привлечением транзитных грузов — проводим переговоры с белорусами, с казахами. Информируем о скидке, пытаемся найти грузы. О результате говорить пока рано", — отметил спикер. "В январе была сложная навигация из-за погодного форсмажора. Через шесть месяцев будет виден результат", — подтвердил А. Пивоварский. Однако, как известно, основные объемы контрактной работы подготавливаются к началу календарного года, поэтому контуры транзита должны быть известны. К тому же утвержден финансовый план ГП "АМПУ" на 2016 г. — документ, во многом базирующийся именно на портовых сборах. Соответственно, определенные прогнозы относительно финансовой отдачи от удешевления судозаходов для транзита можно было бы сделать уже сегодня — так же, как предприятиям хотелось бы уже сегодня видеть перед собой утвержденные финансовые планы. Пока же госкомпаниям предлагается оплатить международный аудит в рамках финансирования, определяемого финансовым планом предыдущего года.

КАТКЕВИЧ Галина

В Киеве прошел первый съезд лидеров железнодорожных реформ "Железнодорожные агенты перемен"

18.02.2016 г. под лозунгом "Железнодорожные агенты перемен" в Киеве прошел первый съезд лидеров железнодорожных реформ, инициированный руководством ПАО "Укрзализныця" для создания дорожной карты будущих преобразований компании. Всего на съезд приехало около 200 делегатов регионального филиала "Юго-Западная железная дорога".

Участников мероприятия приветствовали и.о. председателя правления ПАО "Укрзализныця" Александр Завгородний, члены правления компании Оксана Марина и Евгений Кравцов, и.о. начальника регионального филиала "Юго-Западная железная дорога" Владимир Тягульский, а также координатор Гражданской платформы "Новая Страна", преподаватель Киево-Могилянской бизнес-школы Валерий Пекар, который прочитал делегатам лекцию и выступил модератором дискуссии.

По словам А. Завгороднего, сегодня для успешного внедрения реформ в отрасли работникам компании необходимо изменить свое сознание, внедрять новые подходы, учиться корпоративному мышлению и приобретать те знания, которые не дают в высших учебных заведениях. "Необходимо понимать, что вместе мы можем изменить систему, что мы лучшие — только тогда произойдут изменения", — отметил и.о. председателя правления ПАО "Укрзализныця".

Именно для того, чтобы ускорить эти изменения, правлением компании принято решение о создании так называемого проектного офиса, который будет формулировать политику и стратегию развития отрасли. Специалисты, которые будут работать по этим направлениям, и станут агентами изменений в компании.

По словам А. Завгороднего, предполагается, что специалисты, которые при реализации проектного офиса пройдут квалификационный отбор, смогут пройти стажировку за рубежом. Этот вопрос уже обсуждался, в частности с железнодорожными администрациями Франции и Германии, которые успешно прошли путь реформирования.

Быть активными и работать вместе над реформированием железнодорожной отрасли призвал участников съезда член правления ПАО "Укрзализныця" Е. Кравцов. "Мы находимся на пути серьезных изменений, и это только начало пути. Изменения зависят от каждого из нас, от людей на местах. Мы хотим, чтобы этими людьми были вы", — отметил он.

Со своей стороны член правления ПАО "Укрзализныця" О. Марина отметила, что украинская железная дорога является частью глобального трансформационного процесса и неразрывно связана с тем, что происходит сегодня в государстве. "В нашей компании, как и в других компаниях Восточной Европы, есть прочный базис того, на чем можно строить новые процессы. У нас есть мощный потенциал, но нам нужно определить, где и что изменить, а также выявить узкие места, так называемые bottleneck, ведь именно из этих узких мест затем складывается большая река изменений", — отметила О. Марина.

Она также выразила надежду, что специалисты, которые во время таких съездов пройдут определенные практики, возглавят в перспективе конкретные проекты, которые будут в центре внимания членов правления и директоров ПАО "Укрзализныця".

В целом, по словам О. Мариной, для успешного продвижения реформ в железнодорожной отрасли при существующей численности работников необходимо собрать 15 тыс. лидеров, которые возглавят движение вперед. "Если нас соберется 15 тысяч, то мы получим шанс на успех, и первых лидеров мы надеемся найти уже сегодня", — отметила она.

Во время групповой творческой работы "Проектируем "Укрзализныцю" будущего вместе" участники съезда предложили ряд перспективных проектов и идей по таким направлениям, как безопасность движения, пассажирские перевозки, техническое развитие, антикоррупционная политика, оплата труда и мотивация персонала. О. Марина поблагодарила всех участников первой стратегической сессии за интересные проекты и призвала их стать агентами изменений в компании, донести свои идеи до должностных лиц и совместно реализовать их. "Мы зрелые и профессиональные люди, мы не ожидаем, что кто-то придет и сделает, а самостоятельно идем к своей цели и достигаем ее", — отметила О. Марина.

Ранее сообщалось, что в рамках мероприятий "Укрзализныця будущего", которые пройдут в 6 городах под лозунгом "Железнодорожные агенты перемен", соберется более 1200 активных железнодорожников, которые с помощью приглашенных экспертов разработают ряд перспективных проектов, которые позволят ускорить реформирование железной дороги.





Перевозка грузов автомобильным транспортом: ответственность перевозчика. Правила и исключения из правил

Каждый год зима приходит неожиданно. Каждую зиму транспортники оказываются заложниками сложных дорожных и погодных условий. Каждый раз зима отступает под натиском автодора, и даже видные политики под камеры мужественно вызволяют людей и транспорт из снежного плена. За кадром остаются тяжелые будни транспортников. И все повторяется из года в год с завидным постоянством. В настоящей публикации мы кратко обозначим вопросы ответственности, возникающие из договоров перевозки, рассмотрим практичекие решения данной проблемы, укажем, каким образом изменилась практика регулирования, и предоставим некоторые рекомендации, базирующиеся на нашей практике.

В силу климатических условий и благородя "заботе" автодоров, практически каждую зиму перевозчики сталкиваются с полным или частичным закрытием движения на автомобильных дорогах и магистралях местного и общегосударственного значения. Ограничение транспортного движения, или закрытие магистралей неизменно приводит к блокированию транспорта, находящегося в движении, таким образом, доставка грузов, как минимум, не может быть выполнена в срок, а иногда длительное воздействие минусовых температур может сказаться на качестве товара. В таких случаях, практически всегда, возникает один и тот же вопрос, кто несет риски и ответственность как за просрочку доставки, так и за груз, в случае его порчи? И эти вопросы достаточно непросто разрешить. Мы до сих пор собираем документы по ситуации с блокированием дорог, которая была в январе.

Независимо от погодных условий, времени года и состояния дорог, главной задачей перевозчиков является выполнение своего обязательства по своевременной и целостной доставке груза в место назначения и вручение его надлежащему грузополучателю. И именно на перевозчика возлагается обязанность по сохранности груза и выбору маршрута, кроме случаев, когда в силу договорных отношений выбор маршрута точно определен Заказчиком.

Гражданский кодекс Украины: статья 909. Договор перевозки груза

1. По договору перевозки груза одна сторона (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей другой стороной (отправителем) груз в пункт назначения и выдать его лицу, имеющему право на получение груза (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.





2. Договор перевозки груза заключается в письменной форме.

3. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (коносамента или иного документа, установленного транспортными кодексами (уставами)).

Если груз не был доставлен в установленный срок и не был вручен получателю, то именно перевозчик обязан доказывать и оправдываться, а заказчику достаточно заявить о факте недоставки или факте просрочки. Ответственность за нарушение будет нести перевозчик во всех случаях, если только не докажет обратное.

Гражданский кодекс Украины: ст. 617

Сторона, которая нарушила обязательство, освобождается от ответственности за нарушение такого обязательства, если докажет, что такое нарушение имело место вследствие случая, или непреодолимой силы (форс-мажор).

Согласно общему правилу, перевозчик несет ответственность за груз, принятый им для перевозки, если не докажет, что утрата, порча, повреждение, недостача произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Как видим, конструкция правовой нормы построена таким образом, что бремя доказывания лежит именно на перевозчике. Исходя из этого, перевозчику рекомендовано заранее побеспокоиться, какие доказательства и обстоятельства он сможет использовать для защиты своих интересов при наступлении не зависящих от него обстоятельств. Об этом нужно думать еще на этапе согласования договора на перевозку. В случае если договор "пустой" и не содержит ссылку ни на случай, ни на форс-мажор, перевозчику будет тяжело, ведь законодательство, а тем более судебная практика, не всегда однозначны, и в большинстве случаев базируются именно на положениях договора и собранных стороной документальных доказательствах.

Стороны по договору должны выполнять взятые на себя обязательства, а отказ от выполнения обязательств не допускается. Однако законом также предусматриваются основания, освобождающие сторону от ответственности за неисполнение обязательств.

Что же делать, если выполнить перевозку вовремя не получится в силу объективных, не зависящих от перевозчика, обстоятельств? В данном случае погодных условий… и действительно ли это объективные обстоятельства?

Рассмотрим ситуацию на примере, попробуем возобновить "алгоритм действий" при существовании или риске существования форс-мажорных обстоятельств или обстоятельств, которые могут быть классифицированы как "случай".

➤ ВАРИАНТ 1: НА ЭТАПЕ ПРИНЯТИЯ ЗАЯВКИ

Ситуация: компании-перевозчику известно о перекрытии дорог в Одесской области. От Клиента поступает заявка на перевозку из Киева в Одессу. **Алгоритм действий:**

1. Уведомление (письменное) Заказчика о невозможности принятия заявки в связи с существованием сложных погодных условий, или уведомление о риске просрочки доставки груза.

2. Согласование сроков доставки и необходимости выполнения перевозки.

3. Заказчик отказывается от подачи заявки до прекращения сложных погодных условий.

4. Заказчик настаивает на принятии заявки и осуществлении перевозки, при этом письменно подтверждает свою ответственность (берет на себя риски) за такую перевозку.

➤ ВАРИАНТ 2: НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЕРЕВОЗКИ

Ситуация: водитель в процессе осуществления перевозки груза из Киева в Херсон не смог преодолеть затяжной подъем на трассе в Херсонской обла-



сти. За короткое время на данном участке скопилось больше десятка авто. Официально дорога не была закрыта, однако в связи с большим количеством снега и гололедом отдельный участок был заблокирован более чем на 12 часов. Фактически, из-за дорожных (погодных) условий дальнейшее движение по данной дороге стало возможным только на следующий день.

Алгоритм действий:

1. Водитель информирует по телефону диспетчера о ситуации с блокированием проезда.

2. Диспетчер уведомляет службу ГАИ, автодора, МЧС и т.д. о блокировании транспортного средства и невозможности движения на указанном участке дороги в связи с… (важно для дальнейшего письменного подтверждения такого факта).

3. Водителю рекомендуется также сделать фотографии для дальнейшего подтверждения существования сложных погодных условий и невозможности движения.

4. Уведомление Заказчика о факте блокирования транспортного средства на определенном участке дороги (перевозчик уведомляет экспедитора, а экспедитор уведомляет заказчика).

Указанный выше алгоритм действий является неполным и может быть недостаточным для освобождения перевозчика/экспедитора от ответственности, так как в дальнейшем необходимо будет зафиксировать и документально подтвердить факт существования обстоятельств, которые имели место. Однако такие действия являются необходимым минимумом, который поможет не только уведомить заказчика и включить его в работу, но и послужит основой для дальнейшего документального подтверждения таких обстоятельств. А в случае если перевозчик не выполнит указанный минимум, то ему не удастся доказать наличие таких обстоятельств, ведь трасса формально не была закрыта, а на следующие сутки движение транспорта было возобновлено.

Не менее важным является объективность ситуации и фактических обстоятельств, объективность является оценочной нормой, однако согласитесь, гололед в Одессе не влияет на своевременность перевозки груза из Киева в Запорожье, а неубранный снег на территории грузоотправителя не является форс-мажором.

Немного статистки по погодным условиям в средине января 2016 г. в 6 областях Украины (прим. авт. — указанные данные не являются исключительными и были собраны путем анализа официальных публичных данных Укравтодора и ГСЧС).

Указанную ниже информацию о прекращении движения на автодорогах Днепропетровской, Кировоградской, Полтавской, Херсонской, Николаевской и Одесской областей разместили на своих официальных сайтах региональные службы автомобильных дорог, областные государственные администрации, а также Государственная служба Украины по чрезвычайным ситуациям и Украинский гидрометеорологический цент. Согласно таким данным в период с 17.01.2016 г. по 25.01.2016 г. включительно были перекрыты/ограничено движение на дорогах и магистралях Херсонской, Днепропетровской, Николаевской, Одесской, Полтавской и Кировоградской областей.

Сертификат ТПП или двусторонний протокол Сторон… Форс-мажор или случай?

Важность договорного регулирования форс-мажорных обстоятельств и "случая" или селфи водителя возле машины в снегопаде не убедит эксперта ТПП, но может убедить Заказчика (грузоотправителя или грузополучателя) в реальном существовании обстоятельств, которые объективно повлияли не невозможность/несвоевременность выполнения перевозки.

Как уже упоминалось выше, действующее законодательство Украины предусматривает исключительный перечень форс-мажорных обстоятельств и исключительную компетенцию Торгово-промышленной палаты Украины и уполномоченных ею региональных торгово-промышленных палат свидетельствовать форс-мажорные обстоятельства (обстоятельства непреодолимой силы) путем выдачи сертификата.

Согласно ст. 617 ГК Украины: *"Лицо, нарушившее обязательство, освобождается от ответственности за нарушение обязательства, если докажет, что это нарушение **произошло вследствие случая или непреодолимой силы**.*

Не считается случаем, в частности, несоблюдение своих обязанностей контрагентом должника, отсутствие на рынке товаров, нужных для выполнения обязательства, отсутствие у должника необходимых денежных средств".

Указанная выше норма является единственной, где упоминается "случай" как основание для освобождения от ответственности. Отсутствие на законодательном уровне перечня обстоятельств, которые могут быть классифицированы как случай и служить основанием для освобождения перевозчика от ответственности, вызывает постоянные споры и дискуссии, как во время подписания договоров, так и в судебных разбирательствах. Но на практике отсутствие такого исключительного перечня дает возможность Сторонам договорных отношений самостоятельно урегулировать этот вопрос и прописать именно те обстоятельства, которые могут быть определены сторонами как "случай". Например, если вы согласуете, что справка Автодора о закрытии/блокировании дороги освобождает перевозчика от ответственности за просрочку в доставке, то вам достаточно предоставить заказчику такую справку. В противном случае для того, чтобы доказать, что вы не несете ответственность, нужно получить сертификат ТПП. А если в вашем



договоре нет ссылки на форс-мажор, то ситуация может быть неоднозначной даже при наличии такого сертификата.

Ст. 14-1 ЗУ "О торгово-промышленных палатах в Украине"

Выдача сертификатов по форс-мажорным обстоятельствам

1. ТПП Украины и ее региональные ТПП свидетельствуют форс-мажорные обстоятельства (обстоятельства непреодолимой силы) и выдают сертификаты о таких обстоятельствах.

2. Форс-мажорными обстоятельствами (обстоятельствами непреодолимой силы) являются чрезвычайные и неотвратимые обстоятельства, которые объективно делают невозможным выполнение обязательств, предусмотренных условиями договора (контракта, соглашения и т.д.), обязанностей по законодательным и другим нормативным актам, а именно: угроза войны, вооруженного конфликта или серьезная угроза такого конфликта, включая но не ограничиваясь враждебными атаками, блокадами, военным эмбарго, действия иностранного врага, всеобщая воинская мобилизация, военные действия, объявленная и необъявленная война, действия общественного врага, возмущения, акты терроризма, диверсии, пиратства, беспорядки, вторжения, блокада, революция, мятеж, восстание, массовые беспорядки, введение комендантского часа, экспроприация, принудительное изъятие, захват предприятий, реквизиция, общественная демонстрация, блокада, забастовка, авария, противоправные действия третьих лиц, пожар, взрыв, длительные перерывы в работе транспорта, регламентированные условиями соответствующих решений и актами государственных органов власти, закрытие морских проливов, эмбарго, запрет (ограничения) экспорта/импорта и т.д., а также вызванные исключительными погодными условиями и стихийными бедствиями, а именно: эпидемия, сильный шторм, циклон, торнадо, ураган, наводнение, накопления снега, гололед, град, заморозки, замерзание моря, проливов, портов, перевалов, землетрясение, молния, пожар, засуха, проседание и смещение почвы, другие стихийные бедствия и т.д.

Таким образом, трудно переоценить важность договорного урегулирования ответственности перевозчика/экспедитора в контексте форс-мажорных обстоятельств и иных обстоятельств, которые могут быть классифицированы как "случай". Особенно важной, также является скорость реакции менеджеров и диспетчеров транспортных компаний на существование тех или иных обстоятельств или возможности их проявления. Важным является существование отлаженного алгоритма действий и своевременные инструкции для водителей.

Если вдруг зимние снегопады не обошли Вас стороной и сейчас обсуждается вопрос ответственности и компенсации за испорченный груз и/или опоздания в доставке, то помните, что снегопады и в феврале, и в марте также бывают, и самое время перечитать Договор и разработать инструкцию для водителей.

Дополнительно: полезные ссылки для проверки погодных условий и данных по перекрытию дорог/ограничению движения (**прим. авт.** — перечень не является исключительным):

http://www.mns.gov.ua/ (ГСЧС)

http://meteo.gov.ua/ (Украинский гидрометеорологический центр)

http://www.ukravtodor.gov.ua/ (Укравтодор)

Итак, наши рекомендации

Если договор перевозки не содержит раздела, регулирующего применение "форс-мажор" и "случай", следует немедленно исправлять ситуацию, отсутствие в договорах такого указания практически лишает перевозчика защиты.

Строго рекомендовано отказаться от бланковых договоров перевозки, а особенно от осуществления перевозок без договоров, только на основании заявки.

Детально урегулировать в договоре вопросы приема заявок на перевозку. Прием заявки на осуществление перевозки может быть отклонен перевозчиком в случае, если перевозчик не может гарантировать выполнение перевозки по независящим от него обстоятельствам. Заявка на перевозку может быть принята только в том случае, если заказчик берет на себя все или часть рисков.

Письменно предупреждайте заказчиков о наличии "обстоятельств" и предлагайте отменить/перенести заявку на перевозку. Получите письменное распоряжение Заказчика выполнить перевозку, невзирая на…, и суд будет на вашей стороне.

Подтверждение форс-мажорных обстоятельств осуществляется ТПП. Обратите внимание, что ТПП не является справочным бюро и сертификаты автоматически не выдает. Эксперты ТПП изучают каждый случай индивидуально, вы должны предоставить экспертам полную информацию, начиная от договора, где имеется ссылка на форс-мажор, и документы, подтверждающие действие таких обстоятельств, также вы должны доказать экспертам, что заранее предусмотреть или избежать таких обстоятельств вы не могли…

Плата за сертификат ТПП достаточно высока, кроме как для субъектов малого бизнеса. При обращении за сертификатом следует соизмерить затраты на его получение и штраф за просрочку доставки, во многих случаях решение является очевидным.

Подтверждение "случая" не требует обращения в ТПП за сертификатом. Это полностью договорная регламентация. Механизм и перечень документов должен быть выписан очень тщательно с учетом операционных особенностей.

РАТУШНЯК Павлина, юрист
"Альянс Ратушняк и Партнеры"



Довезти, не потерять: кража груза при перевозке. Как это предотвратить

Автотранспортные перевозки — один из самых мобильных и оперативных видов перевозок, поэтому на сегодняшний день они весьма востребованы. Однако это достаточно рискованный вид перевозок, связанный со многими опасностями:

— аварийность на дорогах;

— низкий уровень защиты грузов при перевозке.

АКТУАЛЬНОСТЬ

Одна из главных проблем при автоперевозках — кражи груза, которые происходят при движении или стоянке машины. Кражи грузов составляют почти 30% от общего количества дел о потере грузов.

Существующие системы или устройства предотвращения похищений грузов, во-первых, не контролируют целостность груза при движении или во время стоянки автомобиля, во-вторых, обычно имеют высокую стоимость.

На сегодня существуют такие категории способов защиты от потери грузов при перевозке и стоянке:

— механические устройства (в основном, замки);

— средства контроля (сигнализации и видеокамеры);

— вооруженная охрана.

С помощью этих средств частично решается проблема борьбы с кражами, однако главные их недостатки — высокая себестоимость или невысокая эффективность.

Необходимость охраны грузов, перевозимых автотранспортом, возникает в связи с высокой вероятностью открытого (грабеж, разбой) или тайного (кража) похищения материальных ценностей на пути следования автомобиля.

Тайное хищение грузов, перевозимых автомобильным транспортом, можно условно разделить на следующие группы:

— кражи при погрузке, выгрузке и перегрузке автомобиля с использованием невнимательности и беспечности материально-ответственных лиц и охранников, а также путем их отвлечения;

— похищение части груза путем нарушения пломбы или срывания замка на запорном устройстве контейнера или фургона автомобиля;

— проникновение в груз вследствие разрезания тента полуприцепа;

— похищение внешних элементов функционального оборудования автомобиля (стекла, стеклоочистители, зеркала, фары, колеса и т.п.);

— проникновение в кабину автомобиля путем выдавливания стекла, подбора ключа или с использованием специальных отмычек и похищение личных вещей водителя и охранника, документов на перевозимый груз и т.д.;

— угон автомобиля (в т.ч. с грузом).

С целью совершения хищения грузов или самой автомашины преступники активно используют и целенаправленно создают выгодную для себя ситуацию. В отличие от вышеперечисленных групп краж, ситуации совершения грабежей и разбойных нападений на грузы сводятся, по сути дела, к двум типам:

— нападение во время стоянки или временной остановки автомобиля;

— совершение грабежа или разбойного нападения путем принудительной остановки автомобиля или нападение на водителя и охранников непосредственно в момент движения.

Охрана процесса погрузки, разгрузки или перегрузки на другой вид транспорта должна быть особо бдительной в следующих ситуациях:

а) в темное время суток при плохой освещенности, когда затруднен визуальный контроль количества переносимых мест, целостность их упаковки и т.д.;

б) когда погрузочно-разгрузочную операцию проводят плохо известные охране материально-ответственные лица и грузчики;

в) при нахождении материально-ответственных лиц и грузчиков в нетрезвом состоянии;

г) когда борт автомашины, которая стоит под погрузкой (разгрузкой), или двери автофургона неплотно примыкают к воротам склада, двери вагона или контейнера.



Тайное или открытое хищение грузов во время стоянки (или временной остановки) автомобиля возможно в следующих случаях:

— в районе автозаправочной станции;

— в момент временной остановки у придорожных объектов (кафе, шашлычных) для приема пищи;

— в темное время суток во время отдыха на неорганизованной стоянке автомобилей;

— во время остановки автомобиля для выполнения просьб о помощи, которые могут дополняться инсценировкой обстоятельств аварии, несчастного случая и т.д.;

— в момент отвлечения внимания водителя от автомобиля и перевозимого груза;

— с использованием невнимательности лиц, сопровождающих автомашину и груз.

Левая сторона грузового автомобиля наиболее уязвима при кратковременной остановке у придорожных объектов и особенно в тех случаях, когда преступники используют для похищения другую автомашину для быстрой переброски части груза. Имитируя обгон, они останавливают свою автомашину рядом с автомобилем с грузом, повреждают (разрезают) тент полуприцепа и похищают часть груза. Возможность их преследования преступники нейтрализуют путем подкладывания специальных шипов под колеса автомобиля, которые водитель и возможный сопровождающий охранник не заметили перед началом движения.

Проникновение преступников в автомашину во время ее движения с целью нападения на лиц, сопровождающих груз, как правило, происходит при замедлении движения автомобиля. В связи с этим наиболее опасны ситуации, когда:

— автомашина останавливается или трогается с места после кратковременной остановки вне населенного пункта, в безлюдной местности, на участке дороги с плохим боковым обзором прилегающей территории;

— автомобиль делает крутой поворот, который требует значительного замедления скорости движения;

— водитель, замедляя скорость, вынужден объезжать расположенные на дороге препятствия;

— на опасном (криминогенном) участке трассы, где есть затяжные подъемы.

Знание категорий лиц, совершающих кражи, грабежи и разбойные нападения на грузы, перевозимые автомобильным транспортом, будет способствовать опережающему выявлению преступников, а в случае совершения преступления — самостоятельному поиску похищенного.

Лица, совершающие подобные преступления, могут быть условно разделены на следующие категории:

1. Материально-ответственные лица и грузчики, причастные к отпуску или приемке товара (груза).

2. Лица, проживающие вблизи автомагистралей, неорганизованных стоянок грузовых автомобилей, кемпингов, автозаправочных станций, придорожных объектов и т.п.

3. Лица без определенного места жительства и работы, осужденные, бежавшие из мест отбывания наказания или следующие после освобождения к месту постоянной прописки.

4. Работники придорожных объектов и связанные с ними лица.

5. Организованные преступные группы, которые следят за автомашиной с грузом или ожидают ее в определенном месте с целью нападения.

Все эти аспекты иногда не в состоянии обеспечить один человек, который в первую очередь обеспечивает перемещение груза в пространстве. Речь идет о водителе. Дальние расстояния перевозки и сохранность груза во время движения должно быть не только ответственностью водителя, но и собственника-перевозчика, который в своих договорных обязательствах перед грузовладельцем взял на себя ответственность за его сохранность.

Простым способом обеспечения такого сохранения является использование услуг охранных фирм, которые сопровождают автомобиль и груз по пути его следования.

Однако следует помнить, что такие функции выполняют люди, и человеческий фактор играет немаловажную роль в стопроцентном выполнении охраны.

Все вышеперечисленные факторы, именно так, как и в случае с одним водителем, могут остаться без внимания. Во всех вышеуказанных ситуациях от водителя и охранника требуются особая бдительность и пристальный контроль прилегающей местности.

Однако следует учитывать, что договор на охрану имеет свои определенные особенности и сопряжен с определенными затратами денежных средств на каждую отдельную перевозку.

В период заключения договора на охрану следует уточнить время готовности груза к отправке, учесть количество автомашин и их водителей, а также другие факторы, которые существенным образом влияют на выбор тактики охраны груза. К указанным факторам относятся:

а) характер и значение перевозимого груза;

б) финансовое обеспечение охранных мероприятий;

в) тип автомобилей, подлежащих охране, и личностные характеристики их водителей;

г) характер маршрута перевозки и состояние криминогенной обстановки в тех регионах, через которые он проходит;

д) качественный состав охранников, их вооруженность и оснащенность специальными средствами.

В день отправки груза группа охранников во главе со старшим прибывает к месту формирова-



ния колонны автомобилей или к месту погрузки. После предъявления заказчику документов на право охраны старшему охраннику следует проверить у клиента документы, подтверждающие законность владения и распоряжения грузом, принятым под охрану. Пренебрежение данным правилом может иметь самые печальные последствия. В практике уже имел место случай принятия под охрану двух автомашин с аудио- и видеоаппаратурой, которая, как позже выяснилось, была похищена у одной из коммерческих структур.

После готовности груза к сдаче под охрану старший охранник вместе с подчиненными ему охранниками проверяют количество мест, исправность их упаковки и надежность крепления. При перевозке груза под пломбой проверяется целостность бортов кузова, стенок фургона, исправность запорного устройства, наличие пломбы и соответствие отпечатка имеющимся образцам.

Все эти меры предосторожности и условия при использовании охраны при перевозке чаще осложняют "жизнь" перевозчика и вносят в его хозяйственную деятельность множество препятствий и финансовых затрат, величина которых колеблется от перевозки к перевозке.

Не секрет, что на практике нередки такие ситуации, когда профессиональный водитель, который много времени проводит за рулем одного транспортного средства, принадлежащего работодателю, начинает считать его "почти своим" и на основании этого убеждения не видит ничего криминального в том, чтобы использовать его в своих корыстных интересах. Кто не слышал о "левых" рейсах, о сливе топлива, о приписке километров пробега. Начало этим "традициям" было положено не вчера. Но прежде транспорт был в собственности государства, а значит ничьим по существу. В сегодняшней ситуации интересы водителей, как правило, кардинально отличаются от интересов владельцев автомобилей и владельцев транспортных предприятий.

СИСТЕМЫ СПУТНИКОВОГО МОНИТОРИНГА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Противоправные действия водителя лишают владельца значительной части прибыли, а это в планы владельца транспорта никак не вписывается. Одним из наиболее эффективных методов борьбы с нечистыми на руку водителями стало применение спутниковых систем, которые позволяют осуществлять постоянный контроль всех перемещений автомобиля. Установка этой системы позволяет владельцу жестко контролировать все принадлежащие ему транспортные средства и обеспечить:

— полный контроль местонахождения груза и грузового транспортного средства;

— контроль передвижения транспорта, полное исключение возможности несанкционированных простоев, "приписок" в путевых листах;

— предотвращение кражи грузов;

— снижение затрат на перевозки;

— контроль скорости движения автотранспорта;

— назначение специальных ограничительных зон и получение предупреждающего сообщения при выезде транспорта за их пределы;

— соблюдение сроков поставок.

Использование системы GPS-контроля автотранспорта, точнее, ее целесообразность, во многом зависит от сроков ее окупаемости после внедрения.

Окупиться внедрение системы контроля может за срок от двух месяцев до года. Высокие темпы окупаемости можно обеспечить за счет большого количества возможностей сэкономить на процессах перевозок и предотвращения хищений и злоупотреблений со стороны водительского персонала.

Применение GPS-мониторинга обеспечивает следующие преимущества:

— осуществление GPS-контроля за автомобилем в режиме реального времени;

— отображение полученных данных на карте;

— увеличение эффективности использования транспорта и человеческих ресурсов;

— увеличение срока эксплуатации автотранспорта;

— повышение уровня безопасности автомобилей, обслуживающего персонала и груза;

— улучшение логистики компании;

— оптимизацию маршрутов;

— существенное сокращение затрат на топливо;

— предотвращение нецелевого использования автотранспорта;

— снижение вероятности несвоевременной доставки грузов и их хищения.

Однако, несмотря на все эти положительные аспекты, не следует забывать высокую стоимость оборудования и его обслуживания, которое должно обеспечивать GPS-контроль автотранспорта. Учитывая нынешнее экономическое положение многих предприятий, такое "удовольствие" является не "по карману", и при выполнении перевозок грузов следует рассчитывать только на собственные силы, которые иногда могут подвести.

С помощью вышеупомянутых средств (охрана или GPS-контроль) частично решается проблема борьбы с кражами, однако главные их недостатки — высокая себестоимость или невысокая эффективность.

Следовательно, решение проблемы предупреждения краж при автомобильных грузовых перевозках, на мой взгляд, является весьма важной и актуальной задачей.

ДРОБОТ Юлия,
АсМАП Украины





Инициатива электронного оформления и сопровождения авиагрузовых перевозок e-freight

К моменту запуска программы e-freight — своего рода международного стандарта безбумажного оформления и сопровождения грузовых авиаперевозок, отрасль грузовых авиаперевозок, несмотря на многочисленные предшествующие e-freight проекты, практически полностью полагалась на бумажное оформление процессов, обеспечивающих внутреннее и международное движение грузов. В среднем для грузовой отправки выпускается более 30 документов, которые используются и/или оформляются различными участниками перевозочного процесса: грузоотправителями, экспедиторами, агентами по наземной обработке, авиаперевозчиками, таможенными брокерами, таможенными и другими государственными контролирующими органами.



Бумажное оформление процессов является затратным и неэффективным и должным образом не отвечает основным требованиям грузовых авиаперевозок: качество, безопасность и особенно скорость, свойство, которое является одним из преимуществ авиационного транспорта. А при сложившейся практике, в частности в Украине, очень часто срок документального оформления груза занимает больше времени, чем сама перевозка.

По результатам анализа существующей международной практики оформления грузовых авиаперевозок, мировым сообществом под эгидой Международной ассоциации воздушного транспорта IATA была запущена инициатива e-freight с видением преобразования процессов перевозки грузов по воздуху в безбумажную форму, в которой участники перевозочного



процесса обмениваются всей необходимой информацией в электронном виде — как между представителями авиационной отрасли, так и с государственными контролирующими органами.

Это — очень амбициозная инициатива, охватывающая сложные юридические, регуляторные, технические и другие процессы для осуществления глобальной цепи поставок авиационных грузов.

В 2003 г. международная инновационная инициатива IATA определила безбумажную перевозку грузов авиационным транспортом как возможность, а уже в декабре 2004 г. Совет Управляющих IATA уполномочил руководство IATA возглавить проект, целью которого являлось нивелировать бумажные документы из цепей поставок грузов авиационным транспортом. В то время проект по осуществлению безбумажного оформления и сопровождения авиагрузовых перевозок был официально определен как одна из инициатив комплексной программы "Упрощение бизнеса" (Simplifying the Business of Air Cargo), осуществляющейся под эгидой IATA, направленной на совершенствование процессов авиагрузовых перевозок.

В 2005 г. и 2006 г. была просчитана возможность реализации программы и проведена предварительная технико-экономическая оценка, которые определили, что производственная среда позволяет осуществить проект в полной мере. В частности, новые информационные технологии, а также существующее международное нормативно-правовое регулирование:

— Монреальский протокол № 4 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12.10.1929 г., подписанный 25.09.1975 г.;

— Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанная в Монреале 28.05.1999 г.;

— Рамочные стандарты безопасности и упрощения процедур международной торговли ВТамО

были определены как ключевые факторы, содействующие реализации инициативы e-freight.

Далее в 2007 г. и 2008 г. был реализован большой пилотный проект, который параллельно осуществлялся в шести локациях с целью доказать осуществимость инициативы и определить начальный бизнес-процесс (Канада, Гонконг, Нидерланды, Сингапур, Швеция и Великобритания). Этот пилотный проект положил начало безбумажным авиагрузовым перевозкам в ноябре 2007 г.

Между 2009 г. и 2011 г. проект был сосредоточен на двух ключевых задачах:

— расширение перечня направлений и локаций, между которыми реализация инициативы e-freight была возможна, посредством целенаправленных информационно-агитационных кампаний, нацеленных на таможенные органы и другие органы государственной власти по всему миру;

— проектирование и разработка недостающих бизнес-процессов и стандартов с целью создания воз-



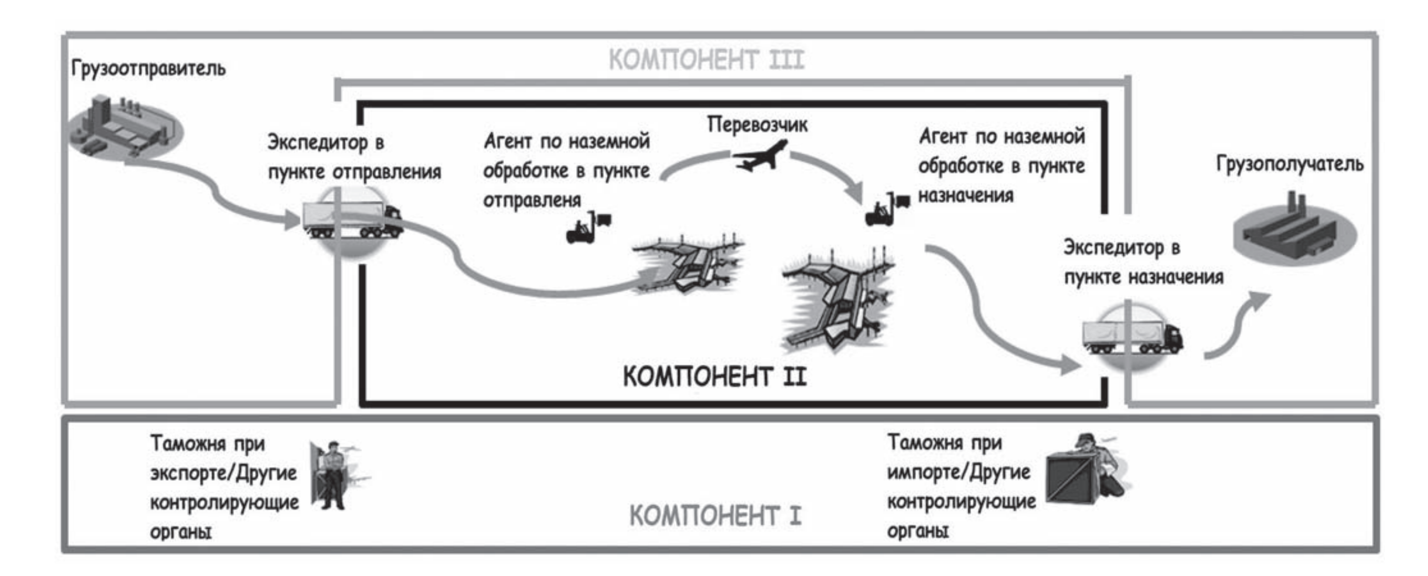


можности использования e-freight для постепенно увеличивающегося объема грузов и количества используемых документов.

К концу 2011 г. 42 локации (страны и административные единицы) были включены в процесс безбумажного оформления и сопровождения грузовых авиаперевозок и были определены и разработаны более 20 стандартов электронных документов. Включая новые стандарты XML для большинства документов, внедренные в качестве подготовки к переходу со старого стандарта Cargo-IMP к новым стандартам Cargo XML.

В ходе расширения инициативы e-freight стало очевидно, что все участники цепи поставки грузов авиационным транспортом должны разделить ответственность в постепенном переходе на электронный документооборот. Консультативная группа по вопросам Глобальных грузовых авиаперевозок GACAG провела форум для разработки общеотраслевой дорожной карты по внедрению инициативы e-freight. В 2012 г. IATA работала вместе со своими партнерами из GACAG с целью разработки дорожной карты для достижения полностью безбумажной авиагрузовой перевозки. Дорожная карта, официально одобренная всеми членами консультативной группы GACAG и опубликованная в декабре 2012 г., образовала основу для управления продвижением инициативы e-freight. Данная дорожная карта определяет подход, структуру и цели для продвижения e-freight и перехода на 100% оформление авиагрузовых перевозок в электронном виде. Она выделяет подход совместного участия с четким распределением руководящих ролей вокруг трех основных компонентов:

I компонент	II компонент	III компонент
Привлечение регламентирующих организаций и правительств по всему миру для создания "сети маршрутов e-freight" с полноценным переходом на документы в электронном виде при прохождении таможенных процедур. Данный компонент нацелен на разработку и развитие сети маршрутов e-freight путем осуществления информационно-агитационной деятельности и привлечения регулирующих органов и властей в локациях, позволяющих исходя из таможенных и других норм и правил перевод в электронный вид 12 основных отраслевых документов.	Совместная работа над цепями поставок грузов авиационным транспортом с целью перевода в электронный вид основных отраслевых транспортных документов, начиная с авиационной грузовой накладной (AWB). Данный компонент нацелен на перевод в электронный вид основных отраслевых транспортных документов, таких как авиационная грузовая накладная, грузовой манифест и декларация безопасности. Этот процесс требует совместной работы в рамках цепей поставок грузов авиационным транспортом.	Разработка плана перевода в электронный вид коммерческих и специальных грузовых документов, которые обычно сопровождают перевозимые по воздуху грузы и входят (или не входят) в "Сопроводительный пакет". Цель данного компонента — устранение физического пакета документов, а именно конверта с коммерчески важной информацией о транспортируемом грузе (например, коммерческий счет-фактура, упаковочный лист, используемые в пункте назначения экспедитором/брокером при заполнении таможенных деклараций). IATA разработала несколько отраслевых стандартов, позволяющих заменить физический пакет электронными сообщениями. В новой дорожной карте GACAG на Международную федерацию ассоциаций экспедиторов FIATA и Глобальный форум перевозчиков GSF возложена ответственность по составлению плана и принятию "электронного пакета". IATA в свою очередь продолжит оказывать методологическую поддержку в реализации этого компонента.





Преимущества внедрения e-freight:

— **экономия средств**: снижение расходов на обработку и транспортировку документации;

— **скорость**: возможность отправлять сопроводительные документы до отправки самого груза, что в среднем сокращает общее время цикла на перевозку до 24 часов;

— **качество и надежность**: автоматическое заполнение электронных документов — электронные данные подаются один раз в пункте отправления, что сокращает задержки в поставках и предотвращает внесение неточных или несоответствующих данных. Электронные документы не могут быть заменены, что позволяет избежать задержек при транспортировке по причине недостающей документации;

— **доступность для просмотра**: электронный формат позволяет отслеживать и контролировать документацию в режиме онлайн;

— **простота**: поскольку все участники цепи поставок руководствуются в работе одинаковыми стандартами в отношении e-freight и обмена данными, процесс грузоперевозки по воздуху будет унифицирован во всем мире и станет гораздо проще;

— **нормативное регулирование**: наличие процесса безбумажного оформления и сопровождения авиагрузовых перевозок будет стимулировать страны к формированию новых требований для стандартов по таможенному оформлению в электронном виде;

— **экология**: стандарт e-freight позволит сохранить более 7,8 тыс. т бумаги в год, что равно 80 загруженным грузовым самолетам Боинг-747.

В 2009 г. был проведен первый анализ прогнозируемых преимуществ внедрения инициативы e-freight по переходу от бумажного документооборота к электронному для основного набора таможенных, транспортных и коммерческих документов. В соответствии с этим анализом, общая сумма чистой экономии при 100%-м внедрении инициативы e-freight составит $4,9 млрд ежегодно.

По состоянию на декабрь 2015 г. инициатива e-freight внедрена:

— в 48 странах и административных территориях;

— в 448 аэропортах;

— в 46 авиакомпаниях.

Помимо очевидных выгод, указанных выше, также высокая конкуренция на рынке авиагрузовых перевозок стимулирует авиакомпании, с одной стороны, искать решения, позволяющие снизить сроки доставки грузов и расходы на их оформление и сопровождение, а с другой стороны — максимально упрощать процедуры для всех участников цепи поставки грузов авиационным транспортом и повышать безопасность и достоверность информации для государственных органов власти.

Таким образом, внедрение e-freight сегодня становится обязательным условием конкурентоспособности отрасли на мировом рынке авиагрузовых перевозок, в том числе и в отношении привлечения их в воздушное пространство Украины. Применение международных стандартов электронного оформления и сопровождения авиагрузовых перевозок может стать качественным прорывом в организации авиагрузовых перевозок в Украине.

На текущий момент громоздкая и продолжительная процедура оформления грузов, перевозимых авиационным транспортом в Украине, приводит к большим потерям в эффективности работы авиакомпаний и аэропортов и логичным образом отражается на их расходах за счет снижения оборачиваемости воздушных судов, затрат на наземный хендлинг, задержек вылетов из-за неправильности заполнения документов или нехватки каких-либо документов, а также дополнительного персонала.

Внедрение инициативы e-freight в Украине должно стать государственным межведомственным проектом, объединяющим, с одной стороны, всех участников цепи поставки грузов авиационным транспортом (грузоотправителей/грузополучателей, грузовых агентов и экспедиторов, авиаперевозчиков, аэропортовые структуры, агентов по наземной обработке грузов), с другой стороны — государственные органы исполнительной власти, структуры которых задействованы в оформлении и сопровождении авиагрузовых перевозок.

Нельзя не отметить, что в Украине, благодаря усилиям профильных отраслевых объединений, уже ведется работа над внедрением инициативы e-freight. В частности, 21 января т.г. в Министерстве инфраструктуры Украины состоялся CARGO Форум на тему "Внедрение в Украине международных стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых авиаперевозок", организаторами которого выступили Комиссия по упрощению формальностей Общественного совета при Госавиаслужбе Украины, авиакомпания "МАУ" и Ассоциация транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс" при поддержке CHAMP Cargosystems — одного из ведущих поставщиков ИТ-решений для всех участников цепи поставки грузов авиационным транспортом.

СКИДАН Андрей,
руководитель департамента
развития в обществе АО "ПЛАСКЕ"



Лидеры портовой зерновой логистики

В Николаеве 9 февраля т.г. состоялось выездное совещание, посвященное продвижению украинской зерновой продукции на экспорт. В совещании приняли участие представители портовых операторов, работающих на территории Николаевского морского порта, замминистра аграрной политики и продовольствия Украины Елена Ковалева и замминистра инфраструктуры Украины Юрий Васьков, который в ходе своего визита в порт отметил: "В Николаевском порту реализуются крупнейшие инвестиционные проекты в сфере портовой инфраструктуры. Подобные стройки выводят Николаевский порт в лидеры перевалки зерновых, и Министерство инфраструктуры заинтересовано в максимальной оптимизации зерновой логистики".



Николаевский морской регион уникален в своем роде тем, что находится в месте, где очень удачно сходятся пути, в первую очередь, из северной и из восточной частей Украины. Данный регион всегда привлекал внимание своим морским потенциалом и судостроителей, и портовиков, и грузовладельцев. В настоящее время в Николаевском регионе реализуются крупнейшие инвестиционные логистические проекты, среди которых особое место занимает зерновая логистика.

Семь месяцев назад Администрацию Николаевского морского порта возглавил Александр Попов. На пресс-конференции, проходившей в начале февраля, А. Попов рассказал о том, что сделано в порту за время его руководства, и о планах предприятия на 2016 г.: "По итогам 2015 г. Николаевский морской порт вышел на третье место по объемам грузопереработки среди украинских морских портов — объем перевалки грузов портовыми операторами составил 22,23 млн т, что на 7% превышает показатели 2014 г. В т.ч. стивидорными компаниями, находящимися на режимной территории порта — 13,250 млн т, из них 5,8 млн т



— зерно, 2,9 млн т — металлопродукция, 1,367 млн т — уголь. Достигнутый объем грузоперевалки позволил гавани существенно нарастить финансовые показатели. В частности, доходная часть Николаевского порта составила 625 млн грн., что на 82% превышает показатель 2014 г. Прибыль порта выросла на 78% и составила 428 млн грн. Мы собираем причальный, административный и ряд других портовых сборов, в том числе — канальный (по 12 и 13 колену, остальное — "Дельта-лоцман"). Не собираем буксирный и маячный сборы.

В прошедшем году были проведены работы по текущему ремонту автодорог, поддержанию в надлежащем состоянии гидротехнических сооружений порта, объектов инфраструктуры. В порту ведутся работы по энергосбережению. В рамках проекта по энергосбережению будет проведена реконструкция системы внешнего освещения территории и причалов порта, с использованием энергосберегающих светильников и прожекторов на светодиодах.

Хотелось бы остановиться на реализации проекта дерегуляции в Николаевском морском порту. С 8.09.2015 г. вступили в силу постановления КМУ от 7.07.2015 г. № 491 "О внесении изменений в некоторые постановления Кабинета Министров Украины" и от 7.07.2015 г. № 492 "О внесении изменений в Правила охраны внутренних морских вод и территориального моря Украины от загрязнения и засорения". Законы пишут хорошо, но реализация их не всегда осуществляется. До настоящего времени эти постановления не соблюдаются в полной мере. Наша задача состояла и состоит в том, чтобы вынудить госчиновников к тому, чтобы эти законы работали на практике. Когда судно заходит в порт, сотрудники нашего порта (из диспетчерской службы и службы государственной морской безопасности) до сих пор выходят к судну и следят за тем, чтобы не было произвола со стороны проверяющих чиновников-экологов, чтобы из-за их "недофинансирования" (назовем это так) не было желания продолжать использовать заходящие суда как объекты для обогащения. Мы ведем постоянный мониторинг и все делаем для того, чтобы постановления КМУ № 491 и № 492 работали.

Постановление КМУ от 13.10.2015 г. № 953 "О внесении изменений в некоторые постановления Кабинета Министров Украины относительно осуществления экологического и радиологического контроля" предусматривает исключение осуществления такого контроля представителями экологических служб, в случае наличия в портах рамок, определяющих содержание ионизирующих веществ. Все проходные в порту оборудованы такими комплексами автоматизированного контроля. В случае несработки рамки, т.е. подтверждения данным комплексом того, что радиационный фон перевозимого груза в норме — инспектора-экологи не должны участвовать в оформлении груза. Экспедиторы вздыхают легко, экологическая инспекция постоянно критикует. По сути, у экологов сейчас остался только элемент контроля за сбросом балластных вод, на основе чего они могут предъявить свои претензии только в случае сброса видимых плавучих частей. Если этого не наблюдается, то судно может выходить из порта. Со стороны экологической службы идет постоянная критика Николаевского морского порта о нарушении экологических норм. В ответ на это мы постоянно извещаем экологов о том, что в случае разлива масла или других веществ мы незамедлительно их об этом проинформируем. В случае, если не наблюдается сброс экологически вредных веществ, то и не надо никому ничего предъявлять. Хоть это и неправильно, но сотрудники нашего порта постоянно присутствуют при работе сотрудников экологической службы — для предотвращения каких-либо незаконных действий со стороны экологов: чтобы не было возможности произвести подлог при заборе воды и т.д. Мы никого не критикуем — это одна из ветвей контролирующих органов, но в то же время мы делаем все для того, чтобы не допустить незаконных действий с их стороны в обход постановлений КМУ № 491 и № 492. Наш порт не единственный, который применяет такие меры — по такому принципу поступают, практически, все руководители украинских портов.

Если раньше из всего времени стоянки судна в порту 5—6 часов уходило на оформление чиновниками каких-то документов, то сейчас после ухода контролирующих органов начинаются работы по загрузке. Если сократить или вообще исключить эту задержку судов на всех 14 причалах Николаевского морского порта, то можно виртуально организовать еще один причал. Очень выгоден для нашего порта будет запуск программы ИСПС, которая внедряется во многих украинских портах. Сейчас она работает у нас в тестовом режиме. Суть системы ИСПС — это подача всех документов на приход-отход в электронном виде. Сотрудники пограничной и других служб имеют возможность заранее сличить различные данные, поступающие с судна, с тем, чтобы на судне вообще не появляться. Наш порт и представители бизнеса помогаем пограничной и таможенной службе оргтехникой и надеемся, что после тестового режима будет организован официальный документооборот в электронном виде. То же касается и экологической службы, — если ионизирующие рамки, находящиеся на балансе у пограничной службы, не срабатывают на превышение радиационного фона, то экологическая служба не будет участвовать в оформлении грузов. Думаю, что наш порт не будет последним в вопросе внедрения данных технологий".

Относительно ближайших планов А. Попов сообщил: "Сейчас мы активно занимаемся тем, чтобы к концу февраля поставить на 3-й проходной порта оборудование, чтобы водитель машины с зерном мог протянуть руку и отдать документы, а охранник сканером





будет сканировать информацию, которая находится на пропуске в виде кода, эта информация сразу будет попадать в электронную систему, и шлагбаум будет открываться для пропуска в порт этой машины. Пока в нашем, как и во многих портах, вся такая информация хранится в бумажном виде.

Среди крупных завершенных проектов на территории порта в прошлом году стоит отметить введение в эксплуатацию склада крытого хранения в тылу причала № 4; объем единоразового хранения продукции — 16 т голубой арматуры. Объем инвестиций составил 26,4 млн грн., инвестор — компания Arselor Mittal через ООО "Стивидорная компания "Никмет-Терминал".

В зоне ответственности Николаевского морского порта есть компании, которые находятся на режимной территории порта, и есть четыре крупные компании-миллионика, которые находятся непосредственно рядом с портом. Это, например, такие компании, как "НИБУЛОН", которая переваливает более полутора— до 2 млн т; кроме того, осуществляет рейдовую перегрузку, Николаевский глиноземный завод, который в прошлом году перевалил около 4 млн т бокситов".

Девять стивидорных компаний, входящие в структуру предприятия, и соседи — сельскохозяйственное предприятие "НИБУЛОН" — занимаются перевалкой зерновых грузов, что выводит Николаевский порт в лидеры агрологистики среди морских портов Украины. Но Николаевские портовики не довольствуются достигнутыми успехами, порт не стоит на месте, а развивается. Из новых крупных проектов — это строительство производственно-перегрузочного комплекса в тыловой части причалов № 13 и № 14, перегрузочного терминала на причалах № 1 и № 2, универсального перегрузочного комплекса на причале № 8 и строительство причала № 14А.

Группой компаний BUNGE завершается реализация проекта строительства производственно-перегрузочного комплекса в тыловой части причалов № 13 и № 14, который обеспечит реальный грузооборот в объеме 2,176 млн т в год (816 тыс. т сыпучих грузов (масличные культуры и продукты их переработки); 1 млн т зерновых грузов; 360 тыс. т сырого масла); объем инвестиций составляет $170 млн.

Емкость складов составляет 140 тыс. т зерновых грузов. Максимальная годовая мощность терминала составляет 4 млн т зерновых. Количество созданных рабочих мест — 165.

Гонконгской компанией Noble Group реализуется проект развития перегрузочного терминала на причалах № 1 и № 2 путем перепрофилирования комплекса по перевалке генеральных и навалочных грузов на комплекс по перевалке зерновых и масличных культур и продуктов их переработки. Годовой грузооборот комплекса планируется в объеме 2,5 млн т; объем инвестиций в проект составляет $75 млн. Количество созданных рабочих мест — больше 140.

Реализуется проект строительства универсального перегрузочного комплекса на причале № 8 запланированной мощностью 1—1,5 млн т грузов в год. Основным назначением универсального перегрузочного комплекса на запроектированном причале № 8 является обеспечение погрузочно-разгрузочных и складских работ по приему, хранению и отгрузке разнообразных экспортно-импортных грузов в объеме 1 млн т грузов на год. Инвестиционный проект "Строительство универсального перегрузочного комплекса на запроектированном причале № 8" включен в План развития Николаевского морского порта и относится к краткосрочной перспективе. Комплекс планируется создать на условиях государственно-частного партнерства.



В июне будет проведена экспертиза, с начала июля порт планирует начать строительные работы. Одновременно в тыловой части должны начаться работы по сооружению перевалочного терминала. Сейчас идет поиск инвестора для строительства. Конкурс в министерстве будет организован через месяц—два; четыре компании уже заявили о своем интересе к проекту, во всех случаях предполагаются зерновые терминалы.

Также в т.г. Николаевский порт планирует провести разработку ТЭО на строительство причала № 14А (это небольшая территория между причалами № 14 и № 15 — 170—180 м, частично намытая) и осуществить мероприятия по отводу земельного участка под строительство причала в рамках реализации проекта по созданию перегрузочного комплекса мощностью 0,7—1 млн т грузов в год. В тылу этого потенциального причала находятся мощности стивидорных компаний BUNGE и "МИКОНТ". Сейчас специалисты порта готовят ТЭО на строительство причала № 14А, также в дальнейшем планируется осуществить мероприятия по отводу земельного участка под его строительство.

"Для того чтобы не было огромных очередей машин с зерном — сам бизнес находит решение, — продолжил А. Попов. — Строятся накопительные площадки при въезде в Николаев. Движение транспорта в сезон с накопительной площадки в порт будет занимать около 20 мин.

Бизнес находит возможность инвестировать в экономику или через те инструменты, которые ему предоставляет государство, или через инструменты, по которым он сам принимает решение. Компании, работающие в Киколаевском порту — американская BUNGE, китайская Noble Group и отечественные — должны услышать друг друга и как единое портовое сообщество реализовывать те проекты, которые мы задумали. Считаю, что в данном случае государственные органы должны быть на стороне Администрации Николаевского порта, все идеи по сдаче причалов в аренду должны быть рассмотрены на основе определенной идеологии и должны применяться какие-то компенсаторные механизмы. Причалов больше не становится, в Украине еще никто не пришел и не построил причал или тем более порт на пустующем месте — все инвестиционные проекты реализуются на существующих мощностях.

По итогам 2015 г. на рейде Николаевского порта было перевалено около 2 млн т. По акватории порта мы сделали мониторинг пунктов рейдовой догрузки. Глубины, где производится рейдовая перевалка, до 15 м. Мы сейчас инициируем вынесение постановления, согласно которому можно будет осуществить идею строительства рейдового порта, что даст возможность увеличения рейдовой догрузки — были бы грузопотоки.

Для выделения средств на капиталовложения необходимо разработать проект и защитить его в вышестоящих организациях. Только руководство Администрации порта может знать досконально — куда в первую очередь должны идти средства. Если проект не будет защищен, то и не будут выделены средства.

Моя задача, чтобы после принятия проекта он начал реализовываться практически мгновенно, без задержек. Так работают крупные транснациональные компании при продвижении своих проектов и выходе на неосвоенные еще этими компаниями рынки, по такому принципу работаем и мы. К сожалению, скорость исполнения заданий в государственных предприятиях еще не на должном уровне, но люди стараются перестраиваться. При своевременном невыполнении поставленной задачи приходится снова ставить задачу и сроки и контролировать процесс выполнения. Если видишь, что огонь в глазах появился, то значит уже говорим на одном языке.

Что касается приватизации нашего ГП как целостного имущественного комплекса, то нужно разбирать все "по слоям": кому принадлежит земля, кому мощности, кому здания, сооружения и т.д. Надо ответить на множество вопросов, тем более — учитывая уже сложившиеся арендные отношения в порту.

Например, аренда причалов также законом не запрещена, но в подобные договоры необходимо включать какие-то предохраняющие факторы. Если это неэффективный стивидор и грузопотока нет — причал будет простаивать. Однозначно нужно включать объемы грузоперевалки в договор. На этот и все подобные вопросы нужно дать ответ, прежде чем сдавать причал в аренду. У нас в Николаевском порту такой опыт есть только на глиноземном заводе, там достаточно давно сданы в аренду 5 причалов и в 2013 г. было продление, если не ошибаюсь, еще на 10 лет.

В настоящее время в нашем порту стивидорные компании, инвесторы, в том числе транснациональные, выбрали модель аренды тыловых территорий (совместной деятельности у нас нет, концессия не отработана). Взяли в аренду землю, инвестировали, построили на ней свои объекты. Причалы находятся на балансе ГП "АМПУ". С 1.01.2016 г. вступили в силу унифицированные договоры доступа морского оператора к причалу. Это значит, что оператор не находится на причале, он заключает договор на перевалку груза. Если бизнес когда-то придет к тому, что надо брать причалы в аренду, то мы, как и он (оператор), будем считать свою экономику, а Мининфраструктуры будет принимать решение. На мой субъективный взгляд, приватизацию следует начинать с тех морских портов Украины, где не особо развит частный бизнес".

БОХАН Сергей,
по материалам пресс-конференции

Бизнес готов поддерживать страну, власть же должна повысить уровень защиты прав инвесторов

В 2015 г. в Николаевской области было подписано 40 меморандумов с инвесторами, которые вкладывают и намерены вкладывать в развитие региона. Губернатор Вадим Мериков заявил о поддержке всех, кто инвестирует в область и благодаря кому внедряется новый формат инвестиционной политики, в основе которого — доверие между властью и бизнесом. По данным В. Мерикова, в прошлом году показатель инвестклимата вырос на 14%, а экспорт втрое превысил импорт. Среди партнеров области он назвал, в частности, компанию Group DF, в которую входит "Морской специализированный порт Ника-Тера".

О результатах работы за год, а также о сложностях и спорных вопросах, с которыми в прошлом году сталкивался спецпорт, журналу "Транспорт" рассказал председатель общества "МСП Ника-Тера" Александр Гайду.



— Александр Васильевич! Расскажите об итогах прошедшего года, оправдал ли он Ваши ожидания?

— Прошлый год для нашего предприятия выдался достаточно сложным, но в то же время и результативным. С учетом небольших корректировок, мы успели осуществить практически все, что запланировали.

В условиях смены внешнеэкономических приоритетов и сложной политико-экономической ситуации в стране, учитывая обвал рынка перевалки минеральных удобрений и угля, нам удалось сохранить довольно неплохой объем грузооборота. В прошлом году мы перевалили 4,2 млн т грузов. Предпринятые нами в предыдущие годы меры для оперативной диверсификации рисков от возможных потерь ранее стабильных грузопотоков дали свои результаты — нам успешно удалось заменить временно отсутствующие грузы грузами другой номенклатуры.

2015 г. для нашего предприятия ознаменовался еще одним событием — вступлением в Европейскую Бизнес Ассоциацию (ЕВА), являющуюся одной из крупнейших бизнес-организаций. Это мощный лоббистский инструмент, который позволяет решать многолетние наболевшие проблемы бизнеса. На сегодня основным направлением работы, которую мы ведем совместно с ЕБА, является разработка проекта Методики расчета портовых сборов, которая бы позволила сделать существующие ставки честными по отношению к бизнесу и рентабельными по отношению к государству.

Несмотря на непростую экономическую ситуацию в стране, мы продолжаем своевременно и в полном объеме платить налоги, в полной мере выполняя свои обязательства. В 2015 г. "Ника-Тера" обеспечила поступления в государственный и местный бюджеты в размере более 150 млн грн., которые составили более 30% от общих отчислений предприятий Корабельного района города Николаева.

Немаловажную роль в увеличении уплаты "Ника-Терой" налогов сыграло повышение в 2015 г. заработной платы нашим работникам, которая на сегодня составляет более 6,5 тыс. грн. Растут зарплаты и благосостояние сотрудников, следовательно, растут и отчисления в местный бюджет. Также в прошлом году велась системная работа по повышению социальных стандартов, улучшению бытовых условий, введению дополнительных социальных гарантий.

Каждый день к нам обращаются различные люди, организации, фонды — просят помочь, перечислить деньги, что-то передать, приобрести и т.п. В прошлом году мы оказали благотворительную помощь городу в размере порядка 3,5 млн грн. Поддержку ощущали на себе многие медицинские, спортивные, учебные и другие учреждения. Сегодня успешно реализуется программа поддержки воинов АТО и их семей, программа поддержки ветеранов "Преемственность поко-



лений". В 2015 г., как никогда, значительная часть средств была направлена на помощь армии. Внимание и заботу также отдельно проявляли воинам ВОВ — нашим ветеранам, которые подарили нам жизнь почти столетием ранее.

Отвечу на Ваш вопрос так — считаю, что 2015 г. дал и надежду и уверенность в завтрашнем дне как в целом для предприятия, так и для его сотрудников и, соответственно, их семей.

— Изначально предприятие "Ника-Тера" задумывалось как терминал по перегрузке удобрений. В настоящее время азотные предприятия, входящие в Group DF, по разным причинам простаивают. Насколько ощутимо отсутствие их продукции ударило по грузообороту "Ника-Теры"? В связи с потерей этого вида грузов рассматривался ли вопрос о приостановке работы терминала?

— Вы правы, изначально терминал задумывался для перегрузки именно калийных удобрений. Даже название "Ника-Тера" является производным от словосочетания — Николаевский калийный терминал. Однако, время не стоит на месте. В прошлом году порт отметил свое двадцатилетие. С начала его создания многое изменилось: условия работы, требования и планы развития. И сегодня было бы, по меньшей мере, некорректно говорить о "Ника-Тере" как о терминале исключительно для перегрузки удобрений. Наше предприятие уже можно смело назвать современным высокомеханизированным морским портом.

"Ника-Тера" предлагает широкий спектр услуг по перевалке, хранению, подготовке и отправке грузов. Погрузочно-разгрузочный комплекс порта состоит из трех грузовых районов, каждый из которых специализируется на отдельных видах грузов. Предприятие работает с минеральными удобрениями, наливными, зерновыми и другими сыпучими грузами. Благодаря реализованному нами проекту по увеличению причальной линии количество причалов выросло до семи, а их общая длина — до 1,7 тыс. п.м. И это далеко не предел, так как мы продолжаем развиваться.

Мы наращиваем перевалку зерновых культур. На сегодня предприятие может единовременно хранить порядка 250 тыс. т этого вида груза. Мощности по перевалке зерновых были значительно увеличены благодаря реализации проекта строительства зернового элеватора силосного типа. Кроме этого, один из новых складов, изначально предназначавшийся под хранение карбамида, был переориентирован для хранения кукурузы. Только за прошлый зерновой сезон 2014—2015 г. объем перевалки зернового комплекса "Ника-Теры" составил почти четверть от общего объема перевалки зерновых в Николаевском регионе.



Что касается потерь в перевалке угля из-за конфликта на востоке Украины, то они были перекрыты перевалкой огнеупорной глины. Поэтому у нас не было даже мысли об остановке или же частичной приостановке работы порта. Объемов работы достаточно, хотя, конечно, хотелось бы больше. Надеюсь, в перспективе так и будет.

— Нестабильная ситуация в экономике и резкие колебания курса валют вынудили многие компании свернуть или заморозить свои инвестиционные проекты. Как отреагировало Ваше предприятие на подобные вызовы?

— Сегодня услуги по перевалке грузов — очень конкурентный рынок. На нем много игроков. Поэтому нам необходимо быстро реагировать на запросы рынка даже несмотря на то, что экономическая ситуация в стране вносит свои корректировки в наши планы. Мы не можем себе позволить ждать лучших времен для модернизации мощностей предприятия и останавливаться на достигнутом, так как стремимся быть лучше наших конкурентов.

В целом за 2015 г. в развитие предприятия было вложено около 236 млн грн. Нам удалось завершить строительство галереи, благодаря которой на причале зернового терминала единовременно смогут загружаться два судна. Реализовали проект по созданию газопровода среднего давления, который позволил запустить систему сушки зерна и осушитель воздуха склада карбамида. Было приобретено новое оборудование — погрузчики, транспортеры, пробоотборники, передвижные ленточные конвейеры Telestack. Велась модернизация конвейерных галерей, ремонт складских помещений, была увеличена причальная линия, осуществлялось дноуглубление акватории и многое другое.

Всего же с момента прихода нового собственника было инвестировано в развитие "Ника-Теры" порядка 1,168 млрд грн.

На текущий 2016 г. нами также запланирован к реализации ряд инвестиционных проектов. Это реконструкция территории бывшего завода ЖБИ для создания внешней накопительной автостоянки на 200 грузовых автомобилей. Вполне вероятно, что вместе со стоянкой в этом году мы успеем завершить строительство внешнего лабораторно-визеровочного комплекса зерновых культур для обслуживания одновременно четырех зерновозов. Также, в рамках программы по увеличению протяженности причальной линии, планируется окончание строительства еще одного причала. Будет введен в эксплуатацию реконструированный цех для размещения участка по изготовлению композитных материалов. Намечено строительство ж/д путей и устройство твердого покрытия автомобильных проездов на территории терминала. Кроме этого, компания продолжит вкладывать в техническое переоснащение складских комплексов. Ориентировочная сумма запланированных на 2016 г. инвестиций — 225 млн грн.

Несмотря на некоторые трудности мы продолжаем развиваться и ставить перед собой новые цели.

— В последнее время возросли объемы перевозки грузов автомобильным транспортом, что создает известные трудности для жителей близлежащих к порту районов Николаевва. Могут ли они рассчитывать, что в скором времени этот вопрос решится?

— Учитывая отсутствие объездной железной и автомобильной дорог, через совсем короткий промежуток времени инфраструктура и предприятия морехозяйственного комплекса, расположенные в Корабельном районе города, могут оказаться в транспортном коллапсе.

Из положительного: вопрос строительства объездных автомобильной и железной дорог внесен в Решение Комитета по вопросам транспорта ВР от 10.10.2015 г. и в инвестиционный паспорт Николаевской области. "Ника-Тера", со своей стороны, разработала предпроектную документацию по строительству объездных дорог. Для дальнейшего решения вопроса необходимы конкретные решения руководства области и КМУ. К тому же, морской терминал готов принять участие в поиске инвестора для строительства дорог на условиях государственно-частного партнерства.

Такое партнерство должно быть урегулировано на законодательном уровне. Речь здесь идет о создании и реализации прозрачного механизма компенсации инвестиций частному партнеру и гарантий неизменности законодательства.

Но, не имея четких и прозрачных правил возврата инвестиций, к сожалению, данный проект может остаться на уровне прожектов.

— Как обстоят дела со спором между "Ника-Терой" и прокуратурой по поводу земель водного фонда?

— В настоящее время данный вопрос находится на рассмотрении в Высшем административном суде Украины.

Мы считаем, что решение горсовета абсолютно законно и отстаиваем свою точку зрения. Тем более уже были прецеденты, в которых суд поддерживал позицию, например, "НИБУЛОНА", который арендует земли водного фонда на аналогичных с "Ника-Терой" условиях.

Окончательно точка в этом вопросе еще не поставлена, но тот бизнес-климат, который создается в Николаевском регионе из-за действий прокуратуры, вынуждает нас заморозить ряд инвестиционных проектов. Кто от этого выиграет? Я не знаю. Но то, что данная ситуация не добавляет привлекательности николаевским портам, у меня не вызывает сомнений.

— Как Вы считаете, что нужно сделать, чтобы повысить привлекательность морехозяйственного комплекса Николаевского региона?

— Необходимо развивать БДЛК, заниматься его реконструкцией, одновременно работать над тарифной политикой в области портовых сборов, их сни-





жением. К тому же, распределение и использование средств от портовых сборов для инвестирования в транспортную инфраструктуру региона должно быть четким и понятным. Это поможет увеличить грузооборот и будет способствовать созданию новых рабочих мест.

Морское сообщество Николаевского региона на протяжении длительного периода времени пытается доказать необходимость реконструкции канала. Однако, несмотря на то, что отсутствие необходимого углубления и расширения БДЛК является одной из основных причин, тормозящих рост грузооборота, к сожалению, многолетние разговоры о его модернизации так и остаются на уровне деклараций.

Потенциал БДЛК значительно выше реализованного на сегодняшний день. Сегодня по каналу возможно лишь одностороннее движение. Суда, направляющиеся в порты или обратно, вынуждены простаивать в ожидании своей очереди для движения. Если судно задерживается и пропускает свою очередь, то может и сутки прождать в ожидании следующего каравана. Это ведет к удорожанию фрахта судна. А в темное время суток далеко не каждое судно можно вывести без буксира, стоимость работы которого достаточно высока. Судовладельцам проще оставить судно на якорной стоянке или возле причала до утра. Увеличение времени простоя причала ведет к сокращению судозаходов. Это уменьшает конкурентоспособность николаевских портов по сравнению с Большой Одессой.

Сейчас у Большой Одессы есть преимущество по глубине. Но территориально расширяться портам Большой Одессы уже некуда, так как они находятся в черте города. У нас же есть перспектива: терминалы вдоль БДЛК можно строить до самого моря. Подобную практику успешно используют в Турции, размещая терминалы вдоль Босфора. Тут много свободной и подходящей для этого территории. Но если глубин не будет, то инвестор не придет.

— Что Вы ожидаете от 2016 г.?

— Взяв хороший старт, нам необходимо будет продолжать упорно трудиться и развиваться.

Что касается государственной политики, я считаю, что нужно приложить максимум усилий для улучшения инвестиционного климата, создать условия, при которых вложения инвесторов будут защищены от рейдерства, несправедливых решений чиновников.

Бизнес готов поддерживать страну в эти непростые времена. Власть же, в свою очередь, должна уменьшить влияние государственных органов на деятельность субъектов хозяйствования и повысить уровень защиты прав инвесторов.

Надеюсь, что Украине удастся, наконец, найти устойчивую, хотя бы в краткосрочной перспективе, модель развития с полноценным набором целей и механизмов их достижения.

— Что Вы пожелаете нашему журналу и нашим читателям?

— История всегда движется по спирали, и за неблагоприятными временами всегда наступают хорошие. Желаю всем не терять силы духа, ни в коем случае не унывать, не опускать руки и не сомневайтесь, что совместно мы преодолеем все невзгоды и трудности. Вашему журналу — творческого роста, высокой востребованности и благодарных читателей.



Ильичевский порт: ставка на современные подходы и инновационные принципы

Скоро будет 100 дней со дня вступления Сергея Крыжановского в должность директора ГП "Ильичевский морской торговый порт". Именно это определило первый вопрос в нашем интервью.



— Сергей Владимирович, Вы уже почти три месяца в должности. Произошли ли за это время какие-либо изменения в Вашем видении развития предприятия?

— Изменения произошли. Но это только первые изменения, которые происходят в Ильичевском порту за последние 20 лет.

Безусловно, задача № 1 — это вывод предприятия из кризисного состояния. Общеизвестно, что в 2015 г. порт, как стивидорная компания, достиг низших показателей перевалки за последние 5 лет. То, что было указано в отчетах порта — это, к сожалению, просуммированные результаты всех стивидорных компаний, которые работают через причалы АМПУ. Выйти из кризиса можно в течение 2—3 лет напряженной и слаженной работы, и достигнуть обьемов перевалки до 18 млн т год. Безусловно, объективных сдерживающих факторов много. Это и значительная степень амортизации основных фондов, и недостаточно развитая транспортная инфраструктура, недостаточность собственных инвестиций, глубины у причалов не соответствуют параметрам современного флота. Нужны конкретные собственные планы реконструкции причалов и углубления акватории порта. Но нужно двигаться вперед.

— Но обновление основных фондов, развитие инфраструктуры — на все это требуются колоссальные финансовые средства…

— В 2015 г. инвесторы в качестве сдерживающих факторов указывали на устаревшую административную систему управления предприятием, непрозрачность процедур передачи в аренду объектов портового хозяйства и др.

Поэтому было принято решение делать ставку на использование в управленческой работе современных подходов и инновационных принципов.

Начавшееся реформирование структуры администрирования порта направлено на оптимизацию использования портовых ресурсов путем вывода их из государственного управления и передачу в оперирование частным компаниям. План действий реализуется в виде изменений в организационную структуру управления предприятия; разграничение терминалов и производственных подразделений ГП "ИМТП", выделение земельных участков, недвижимого имущества для формирования инвестиционных предложений; проведение рыночной оценки стоимости имущества терминалов и производственных объектов ГП "ИМТП". Необходима разработка экономических моделей использования имущества каждого из терминалов и производственных подразделений ГП "ИМТП".

Передача хозяйственных функций управления производственными подразделениями частным предприятиям создаст условия для уменьшения эксплуатационных расходов порта, а также позволит ГП "ИМТП" направить получаемые средства в развитие технологий погрузочно-разгрузочных работ.

Для специалистов является аксиомой, что на позитивный результат нельзя рассчитывать без прозрач-



ности в отношениях с партнерами, четких и понятных правил игры как для действующих, как и потенциальных инвесторов. В этой связи мы взяли курс на прозрачность процедуры формирования финансовой отчетности ГП "ИМТП" в целом и подразделений в частности, что позволит потенциальным инвесторам самим сделать выводы о целесообразности сотрудничества с соответствующим подразделением, проанализировать формирование доходной части, себестоимости, износа основных средств, стоимости имущества и т.п.

— Что ГП "ИМТП" готово предложить инвестору?

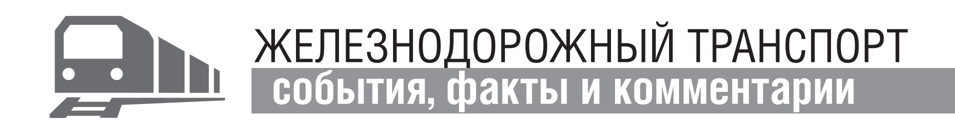
— Руководство ГП "ИМТП" заинтересовано в передаче в оперирование частным предприятиям объектов порта исключительно с целью максимально эффективного использования государственного имущества.

Кроме того, существующая заинтересованность украинских и иностранных инвесторов позволяет рассчитывать на то, что начиная с 2016 г. на территории ГП "ИМТП" может быть начато новое строительство на нескольких площадках. Подготовлены ТЭО развития базы наливных грузов, 4-го терминала, рудного терминала, "Трансгрей", "Транс-сервис", территории Контейнерного терминала. Согласовываются условия аренды и модернизации контейнерных перегружателей, перехода на новую форму управления служб портовой механизации, модернизация портового флота. Инвестиции порта в развитие собственных мощностей более 500 млн грн. Кроме того, вклад частных компаний в модернизацию складов и новое оборудование составит около 100 млн грн. С 2017 г. после прохождения всех госпроцедур по реконструкции и строительству новых объектов в порту появятся новые производственные мощности в виде новых строительных площадок.

— В Вашем видении решения проблем глубин больше желания или уверенности в достижении цели?

— Приведение производственных мощностей ГП "ИМТП" в соответствие с потребностями мирового рынка морских и речных перевозок зависит от согласования с ГП "АМПУ" планов увеличения глубин на подходном канале и у причалов порта. Это позволит операторам перегрузочных комплексов порта подготовить терминалы к имеющейся и перспективной структуре грузопотоков, своевременно провести их реконструкцию или перепрофилирование в соответствии с изменениями в номенклатуре грузов.

Планы по осуществлению реформ на предприятии постепенно будут воплощены в жизнь, поскольку для этого у нового руководства есть необходимые знания и опыт, а также поддержка трудового коллектива Ильичевского порта.



Возможности и перспективы выхода отечественных производителей железнодорожной продукции на зарубежные и внутренний рынки

Эти вопросы обсуждались в Мининфраструктуры 12.02.2016 г. на совещании с производителями в сфере железнодорожной инфраструктуры. В мероприятии приняли участие министр инфраструктуры Андрей Пивоварский, его заместители Владимир Омелян, Николай Снитко, Оксана Рейтер, а также замминистра экономического развития и торговли — торговый представитель Украины Наталья Микольская и начальник управления экономического сотрудничества МИД Украины Александр Данилейко.

В ходе заседания были рассмотрены вопросы:

— участия украинских предприятий в тендерах стран ЕС и других государств, с которыми действует режим зоны свободной торговли;

— перспективы сотрудничества со странами Персидского залива;

— участие украинских предприятий-производителей подвижного состава и оборудования для железных дорог в тендерах "Укрзализныци".

Как сообщила в ходе мероприятия Н. Микольская, с потерей российского рынка украинские предприятия вынуждены переориентировать поставки своей продукции на рынки других стран. И в этом Мининфраструктуры, Министерство экономического развития (МЭРТ) и МИД Украины готовы оказать нашим экспортерам посильную помощь. В то же время потенциальные украинские экспортеры зачастую не до конца проинформированы о возможностях, которые перед ними открываются в отношении выхода на другие рынки. В этой связи Н. Микольская отметила, что на сайте МЭРТ есть информация по всем соглашениям о зонах свободной торговли (ЗСТ), которые есть у Украины с другими странами.

"У нас все только говорят о ЗСТ с Евросоюзом. К сожалению, очень мало наших производителей знают о том, что есть соглашения о ЗСТ с Черногорией. Мало кто знает про соглашение с EFTA (Европейское объединение свободной торговли, в которое входят Норвегия, Швейцария, Лихтенштейн и Исландия). Мы также забываем, что в т.г. мы завершили переговоры о заключении соглашения о ЗСТ с Канадой", — отметила замминистра.

По словам Н. Микольской, Канада — достаточно большой и интересный рынок для производителей ж/д продукции. В свое время, самая крупная поставка в Канаду, которая была — это поставка украинских колес. Кроме того, Канада "может быть интересным рынком, потому что там достаточно высокая покупательная способность и экономическая ситуация лучше по сравнению с другими странами, с которыми мы торгуем".





В настоящее время Украина ведет также переговоры о ЗСТ с Израилем и Турцией. "Переговоры достаточно сложные — и здесь нам интересна ваша позиция как производителей: насколько вам интересны эти рынки и насколько вам нужна защита от производителей из этих стран", — подчеркнула Н. Микольская.

В ходе заседания она обратила внимание украинских производителей также на то, что почти все ЗСТ предусматривают нулевую ставку ввозной таможенной пошлины на ж/д продукцию, которая является промышленной. В этой связи хотелось бы, чтобы производители на сайте МЭРТ ознакомились, какие у Украины Status Sqo по заключенным соглашениям о свободной торговле, а также узнать о тех соглашениях, которые Украина собирается заключать.

Другой важный аспект, на котором акцентировала внимание производителей Н. Микольская, это доступ к госзакупкам в иностранных государствах. "Должна сказать, нам в этом году — команде Минэкономразвития... удалось присоединиться к Соглашению о публичных закупках ВТО и соответственно мы в ближайшее время ожидаем открытия рынка публичных закупок большого числа стран. В этой связи командой проводится отбор нескольких пилотных проектов компаний или предприятий, которые готовы попробовать свои силы и принять участие в процедурах госзакупок в ЕС или некоторых других странах. На сайте есть специальные анкеты для экспортеров, заинтересованных в участии в конкретных проектах. Мы со своей стороны готовы совместно с проектом технической помощи обеспечить сопровождение подачи вашей заявки, перевода и помощи в оформлении тендерной документации, и совместно с МИД лоббирования, я бы сказала "додавливания" этих проектов на уровне местных и соответствующих органов, которые проводят соответствующую закупку", — заявила замминистра экономразвития.

Н. Микольская подчеркнула: "Большая просьба — обращайте внимание на веб-страницу Мининфраструктуры, Минэкономразвития и МИД. На этих страницах вы можете найти информацию, которая может быть полезна с точки зрения выхода на эти рынки. Не стесняйтесь писать нам на электронный адрес. Необязательно писать огромные письма с обращениями… 4—3 абзаца о том, какая помощь вам нужна. Мы будем их отрабатывать и соответственно предоставлять вам ту поддержку, которую мы можем".

Также Н. Микольская сообщила, что в настоящее время Украина ведет достаточно серьезные переговоры с ЕС, которые были названы "Меню помощи Украине в контексте потери российского рынка".

"Вы знаете, что предприятия ж/д транспорта больше всего пострадали, — отметила она. — Поэтому, кроме иска в ВТО, мы работаем с ЕС, чтобы создать определенные программы собственно для тех индустрий, которые наиболее всего пострадали... Высылайте конкретные предложения, каким образом мы можем получить от Еврокомиссии содействие, с точки зрения выхода ваших предприятий на рынок Евросоюза. Только давайте будем реалистами: деньги мы не просим, кредитные ресурсы не просим. Мы говорим или про диалог бизнеса с бизнесом, проведение региональных визитов... — поскольку большая часть закупок закупается на региональном уровне".

Н. Микольская также рассказала, что делается на государственном уровне для привлечения инвестиций. По ее словам, в качестве одной из форм привлечения инвестиций было проведение бизнес-форумов. В 2015 г. такие форумы успешно были проведены в США и Германии. Готовится форум во Франции (его перенесли из-за терактов в Париже на апрель 2016 г.), Нидерландах и в Канаде.

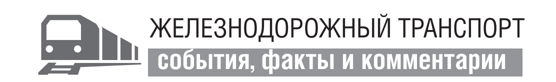
Форум в Канаде будет иметь элемент т.н. торговой миссии. Т.е. мы будем иметь представителей бизнеса и устраивать для них встречи с контрагентами и соответствующими органами в Канаде. Также в т.г. запланирован ряд торговых миссий. Предварительно мы планируем на осень Китай, рассматривается также Индия и потенциально Египет, Алжир, Тунис. Информация об этом будет на сайте Минэкономразвития.

Что касается выхода украинских производителей на рынок стран Персидского залива. Как сообщил министр инфраструктуры А. Пивоварский, большой интерес к украинской железнодорожной продукции проявляет Иран.

"У нас в министерстве несколько недель тому назад была встреча с послом Ирана — огромная потребность в промышленной продукции из Украины. Иранцы понимают нашу продукцию, понимают наших специалистов из-за историчных контактов. Огромное уважение, особенно к железнодорожной продукции. Особое внимание... посол уделил вопросу поставок вагонов в Иран и вопросу тяги. Потребность бешеная, деньги есть в связи с тем, что сняли санкции, были разблокированы миллиардные ресурсы в долларах", — подчеркнул министр.

Со своей стороны правительство готово оказать посильную помощь украинским экспортерам ж/д продукции в выходе на рынок Ирана. Как сообщила Н. Микольская, на март 2016 г. запланировано проведение заседания украинско-иранской комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству.

"Мы ожидаем, что на этой комиссии произойдет определенный толчок в наших отношениях...



Уже понятно, что санкции с Ирана понемногу снимаются... Мы снова просили бы вас, заинтересованных в поездке в Иран, дать знать", — обратилась она к производителям.

Диалог на политическом уровне будет способствовать налаживанию бизнес-связей с Ираном. Н. Микольская напомнила, что в 2015 г. Торгово-промышленная палата Украины провела промышленный форум, который оказался достаточно успешным. "Я думаю, что используя те контакты, которые были уже наработаны, мы проведем комиссию на достаточно высоком уровне", — отметила замминистра.

В то же время Н. Микольская предупредила, что рынок Ирана является достаточно сложным с точки зрения продвижения продукции.

В рамках подготовки к проведению украинско-иранской комиссии Минэкономразвития и Мининфраструктуры хотели бы знать — какие вопросы с точки зрения производителей стоит поднять на встрече с иранской стороной. Эту информацию можно отправлять на специально созданный электронный адрес: *trade@mtu.gov.ua.*



"В настоящее время нам нужно от вас конкретное задание — что вам интересно, какие двери вы не можете открыть... Иран — это существенная возможность для нашей промышленности", — заявил А. Пивоварский.

Со своей стороны В. Омелян отметил: "Иранская сторона четко определила, что ждет от нас полувагоны, пассажирские вагоны, вагоны-рестораны, локомотивы, рельсы. Нам нужны ваши четкие презентации, что вы готовы поставлять и в каком объеме".

В ходе совещания было неоднократно подчеркнуто, что Мининфраструктуры, Миэкономразвития и МИД Украины готовы оказать посильную помощь украинским производителям в выходе на зарубежный рынок.

Замминистра инфраструктуры В. Омелян заявил: "Мы очень часто говорим, что Украина имеет безумный потенциал, призываем инвестировать, но когда иностранные инвесторы приходят и готовы в этих сложных условиях вкладывать свои деньги, мы не можем предоставить им ни одного достойного проекта. И это наша большая беда. Вы видите, специально создан электронный адрес (*trade@mtu.gov.ua*), на который мы бы могли получить четкие презентации по каждому производству Украины — какая номенклатура, какой объем, какие возможно новые виды продукции вы готовы освоить в короткое время и предложить на внутренние рынки. И это будет наше общее обязательство — Мининфраструктуры, МЭРТ, МИД — продвигать эту продукцию на внешние рынки. Только развивая внутренний рынок и поднимая экспорт, мы сможем запустить экономику Украины — это мое внутреннее убеждение".



По словам начальника управления экономического сотрудничества МИД Украины А. Данилейко, определенную помощь в выходе предприятий на международный рынок может оказать Совет экспортеров и инвесторов при МИД. По его словам, совет был перезапущен осенью 2015 г. и в настоящее время работает в эффективном режиме.

"Есть сайт Совета, на котором четко указывается, как подавать заявку и как она будет отрабатываться. Все посольства и послы сориентированы на то, чтобы предоставлять непосредственную помощь нашим предприятиям на внешних рынках. У кого есть предложения — максимально конкретные, с хорошими презентационными материалами и определенным уровнем, мы будем их распространять на уровне посольств, помогать организовывать визиты, двусторонние встречи в тех или иных странах", — сообщил представитель МИД.

Также он уточнил, что за последние полгода в Совет обратилось около 450 нацпроизводителей-экспортеров, которым была оказана посильная помощь. На сайте Совета постоянно обновляется информация относительно закупок, гостендеров, а также о возможности участия в госзакупках в зарубежных тендерах. В настоящее время членами Совета экспортеров являются в т.ч. такие производители, как Крюковский вагоностроительный завод (КВСЗ), Днепропетровский стрелочный завод, "Днепровагонмаш".

Как сообщил А. Данилейко, в декабре были проведены заседания Совета с прямым включением нескольких посольств в Африканских странах. Предприниматели могли непосредственно задать вопрос послу об особенностях выхода на рынки тех или иных стран.

В ходе совещания представитель КВСЗ поднял вопрос о необходимости создания в Украине экспортно-кредитного органа, который будет поддерживать всех экспортеров. "Потому что на сегодня мы видим, в чем мы проигрываем конкурентам, в первую очередь из РФ, которые имеют более существенную поддержку на правительственном и на инфраструктурном уровне. Если такой орган будет создан, укра-



инские предприятия могли бы предлагать более привлекательные условия при поставке своей продукции за рубеж", — отметил представитель Крюковского завода.

В свою очередь Н. Микольская заявила: "Вы понимаете прекрасно, что в бюджете в т.г. денег на это нет. Но есть несколько вещей — мы наконец согласовали совместно с Минфином и предварительно будем выносить на правительственный уровень Концепцию финансовой поддержки украинского экспортера. Она состоит из 2 элементов. Недавно была проведена презентация реформы наших госбанков, где четко отмечено, что Укрэксимбанк начинает заниматься своими прямыми непосредственными функциями — работа с экспортерами, импортерами и господдержка украинского экспортера. При этом предусмотрено создание украинского страхового агентства, которое займется страхованием и небанковским гарантированием, возможно, хеджированием — посмотрим... Планируется в 2016 г. завершить всю подготовительную работу и ... в 2017 г. (скорее всего в 3 квартале) предусмотреть запуск этого экспортно-страхового агентства соответственно с конкретными продуктами. Если у кого-то есть желание приобщиться к работе по выработке продуктов и услуг, которые должно предоставлять это агентство — сообщайте, мы будем вас привлекать".

Возвращаясь к вопросу поставок на рынок Ирана, представитель КВСЗ отметил, что завод работает на иранском рынке постоянно с 1996 г., поставив туда порядка 4 тыс. грузовых вагонов, более 4 тыс. тележек, запчастей на порядка $3 млн. Предприятие действительно знает этот рынок и какие трудности там могут ожидать. "Сегодня можем с удовлетворением отметить, что наше министерство обращает на это внимание и начинает работать межправительственная комиссия, которая по объективным причинам несколько лет не проводилась", — отметил представитель КВСЗ.

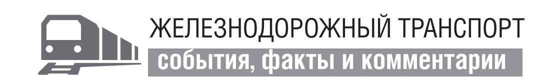
Представитель "Азовобщемаша" сообщил, что мощности предприятия позволяют производить 1200 вагонов в месяц. До санкций "Азовобщемаш" поставил в Иран порядка 5 тыс. вагонов. "Сейчас возобновили переговорную работу в активной стадии; планируем выйти на такие же мощности. Параллельно работаем с Туркменистаном — опыт поставки порядка 1 тыс. грузовых вагонов", — отметил он.

Что касается поставки продукции украинских производителей для нужд "Укрзализныци", А. Пивоварский отметил: "В конце 2015 г. мы задекларировали, что у "Укрзализныци" будет больше 10 млрд грн., доступных для закупок в 2016 г. Для обновления инфраструктуры, для обновления тяги, для обновления вагонов и т.д. К сожалению, учитывая то, что в настоящее время происходит... вокруг тарифов, выходит так, что если не поднять тариф... как мы ожидали в этом году, у "Укрзализныци" практически не будет возможности обновлять инфраструктуру, подвижной состав и т.д… Т.е. вероятнее всего, мы даже не выйдем на тот уровень инвестиций, который был в 2015 г. Потребность "Укрзализныци" фантастическая. Вы все знаете изношенность ОФ — мне не нужно об этом говорить. Но чудес не бывает — когда электроэнергия растет существенно, мы же не скажем поставщику — извините, давайте введем мораторий на рост цен на электроэнергию; когда из-за девальвации гривни рост цен на топливо растет катастрофически. Мы просим вас следить за тем, что происходит по тарифам — от этого будет зависеть, какие инвестиции будут у "Укрзализныци" в 2016 г.".

Также А. Пивоварский отметил, что в 2015 г. было сделано все возможное, чтобы сделать закупки на "Укрзализныце" как можно прозрачнее. "Многие из вас уже почувствовали разницу в дисциплине платежей, в отношении руководства "Укрзализнычпостача" к поставщикам. Мы открыли огромное количество данных по историческим закупкам. И сегодня хотелось бы проговорить, что вас волнует в закупках на "Укрзализныце". Может кто-то из вас не смог попасть на тендер, может кто-то из вас получил несправедливый отказ. Для нас это крайне важно", — подчеркнул министр.

Также А. Пивоварский добавил: "В прошлом году из-за того, что отбелили систему закупок, сделали ее более прозрачной, мы смогли несколько миллиардов гривен найти для того, чтобы пустить в развитие "Укрзализныци", чтобы повысить социальные





стандарты железнодорожников. Надеюсь, что в т.г. мы найдем еще деньги. А после того, как… Президент подпишет закон о публичных закупках, после того, как закупки полностью перейдут в электронный формат, у меня есть надежда, что и вам станет легче продавать, и в "Укрзализныце" найдется еще больше денег. Тем не менее, будет нужна ваша помощь. Потому что определенные старые схемы могут позволить обойти электронные системы закупок".



В ходе совещания руководство Мининфраструктуры призвало производителей сообщать о коррупционных схемах при проведении тендеров, в т.ч. относительно появления фирм-прокладок. Ранее такие фирмы особо активно проявляли себя, когда делалась закупка ремкомплектов, которые один производитель не может сам произвести.

В. Омелян обратил внимание присутствующих, что с ноября 2015 г. действует Мониторинговая группа относительно закупок на "Укрзализныце".

"В Мониторинговую группу входят представители общественности, специалисты, не являющиеся сотрудниками ни "Укрзализныци", ни Мининфраструктуры... они будут отслеживать каждый тендер. В случае каких-то нарушениеи или дискриминации, я прошу каждого производителя — обращайтесь в первую очередь в Мониторинговую группу — это ваш арбитр. Это ваш нормальный вход... для решения в той или иной ситуации. Если правда на вашей стороне, члены группы однозначно будут на вашей стороне, — подчеркнул В. Омелян. — Мне необходимо услышать от украинских производителей, что вам, помимо искусственных препятствий, мешает принимать участие в тендере. Это финансовые ограничения или это условия, искусственно прописанные в тендерной документации, или что-то другое. Мы тогда это отработаем с "Укрзализныцей", — отметил замминистра.

Д. Мизин, начальник филиала "Центра обеспечения производства" (ранее — ГП "Укрзализнычпостач"), обратил внимание производителей на некоторые моменты, которые могут заинтересовать потенциальных поставщиков "Укрзализныци". Он, в частности, отметил:

1. "Укрзализниця" заинтересована в поставках от производителя. Согласно анализу за 2015 г., без особой конкурентной борьбы производители могут осуществлять продажу и поставку товаров на сумму более чем 1,8 млрд грн. в год.

2. Что касается гарантий сроков оплаты. Последние годы, включая 2015 г., во многих контрактах у поставщиков сроки оплаты между поставщиками и ГП "Укрзализнычпостач" достигали до 75 банковских дней. Понятно, что производители не были заинтересованы в таких сроках оплаты. На данный момент в документации конкурсных торгов филиал предлагает заключать контракты со сроками оплаты в среднем 20 календарных дней.

Д. Мизин в т.ч. обратил внимание поставщиков, чтобы они внимательно читали на сайте условия тендера. "Если вы пропишите (в документации — ***ред.***) по аналогии с прошлым годом 75 банковских дней оплаты, то мы вам так и заплатим", — подчеркнул он.

3. Что касается сертификации продукции. Как известно, поставка новой продукции происходит только после того, как продукция пройдет испытания, технические условия на продукцию будут сертифицированы соответствующими институтами и соответствующие руководящие главки предоставят позитивные выводы. Большинство производителей разрабатывали собственное ТУ, и имплементация ТУ в систему ж/д транспорта могла занимать годы. В этой связи потенциальные производители не были заинтересованы в разработке такой продукции и ТУ. В настоящее время предлагается на базе ПКТБ "Укрзализныци" разрабатывать ТУ по заказу производителей продукции; такие ТУ будут автоматически имплементированы в систему ж/д транспорта.

К еще одному положительному фактору Д. Мизин отнес начало работы Мониторинговой группы, которая плотно совместно с Центром отрабатывает обращения участников рынка по вопросу закупок.

Замминистра инфраструктуры Н. Снитко в ходе совещания высказал мнение, что удалось сделать в системе ProZorro, — это очень мало.

"Производители, которые сегодня участвуют в ж/д торгах, должны знать планы закупок заранее, они должны свою продукцию заранее планировать... Их нужно ориентировать на то, на что они могут рассчитывать. Потому что за ними также есть коллективы и люди, которые хотят получать зарплаты", — подчеркнул замминистра.

Также он отметил, что с потерей "Лугансктепловоза" у железнодорожников появились проблемы с запчастями. К решению этого вопроса нужно подключать всех ж/д производителей, т.к. на Львовской ж/д стоят тепловозы, требующие ремонта. "Необходимо принимать меры для освоения данного вида запчастей", — сообщил Н. Снитко.

По словам замминистра, "Центру обеспечения производства" совместно с техническими департаментами необходимо отработать номенклатуру продукции, которая раньше закупалась в РФ, номенкла-





туру запчастей, которая необходима для новых типов подвижного состава, и заложить ее в программу импортозамещения.

Также Н. Снитко сообщил, что "Укрзализныця" завершает разработку стратегии развития ж/д транспорта на 10 лет. Он обратился к производителям с просьбой внимательно ознакомиться с этим документом. "Дайте свои комментарии относительно разработки подвижного состава... потому что стратегия напрямую будет касаться заводов-производителей, которые примут участие в производстве подвижного состава", — отметил он.

Также Н. Снитко призвал украинских производителей подумать, как наладить производство электровозов: "Ищите себе партнеров, кто мог бы быть вашим партнером — один завод не сможет сделать нормальный электровоз. Это должно быть в комплексе. Начинайте подготовительную работу, отрабатывайте с техническими департаментами, какие электровозы нужны (в первую очередь нужны электровозы двойного питания, грузовые электровозы) и пробуйте отрабатывать ТЗ. Помимо этих электровозов, должны быть электровозы переменного, постоянного тока. Это должна быть базовая модель. Заводы-производители не должны стоять на месте... Если у кого-то есть предложения, отправьте на e-mail: *trade@mtu.gov.ua.*

В ходе совещания представитель Днепропетровского завода электротехнических изделий посетовал на то, что при проведении тендеров, к сожалению, Украина не защищает интересы отечественного производителя так, как это делается, например, в Казахстане или Беларуси. "Мы поставляем продукцию на многие рынки... В Казахстане мы приезжаем на тендер, и там сразу дается преференция в 25% казахстанскому производителю. Сначала в Казахстане проводится тендер между местными производителями. Если таковых нет, тогда тендер дается чужому производителю, — сообщил докладчик. — Но в первую очередь, даже если кто-то предложит лучшие условия, выиграет казахстанский производитель. Кроме того, победитель тендера в Казахстане объявляется в течение получаса".

Немаловажно, по мнению докладчика, также то, как производятся платежи. "Так, если в Казахстане выигрывает отечественный производитель, ему сразу дают 50% предоплаты, чтобы он мог поставить качественную продукцию. У нас же 90—120 дней отсрочки платежа некоторые депо предлагают. Это же недопустимо!", — подчеркнул Днепропетровский производитель.

Представитель компании "АТ Механика" со своей стороны пожаловался, что тендеры "Укрзализныци" и далее проводятся непрозрачно — ничего общего с радужным докладом Д. Мизина, прозвучавшим ранее на совещании. "На "Укрзализныци" в последнее время уже забыли, когда в последний раз проводили прозрачный тендер, — отметил производитель. — Что применяется — применяется прописывание отдельных условий под конкретного производителя... Вот вы говорили о внедрении новых видов продукции. Я процитирую слова руководителя Департамента путей "Укрзализныци": "Зачем мне разные виды скреплений, если у меня уже есть один — и проблем меньше, и поставляет один человек". Каким образом может идти речь о развитии чего-то?", — отметил докладчик.

Также представитель компании "АТ Механика" сообщил, что в настоящее время как одно из направлений предприятие видит освоение производства шпал с узкой колеей и креплением, которое удовлетворяет потребности европейского подвижного состава. Но тут все упирается в сроки согласования технических условий, "которые без пояснений лежат на "Укрзализныце" 1,5 года". И о каком внедрении новой продукции может идти речь. "Ни один из органов, в т.ч. мониторигонговых, это не видит", — подчеркнул производитель.

Также представитель "АТ Механика" отметил: "Нам нужно выходить на зарубежные рынки. Но при существующих условиях производитель не может выйти даже на наш рынок — не то, что на зарубежный. Действительно недавно принят закон о проведении госзакупок. В пояснительной записке указывалось, что принятие закона будет способствовать проведению закупок и привлечению как можно больше участников процедур закупок. Тем не менее, вводится такой термин, как "залог" при обеспечении тендерной документации. Вы представьте себе: тендер на 173 млн грн. закупок — мы должны внести наперед 4,3 млн. И это еще не начав ничего делать, не получив от железной дороги никаких денег!... Что происходит на "Укрзализныце" — мы сейчас имеем не возмещенную нам задолженность размером более 17 млн грн. за поставленную нами продукцию и нет решения данного вопроса. И мы ее не получим в ближайшее время. Поэтому проблем и вопросов на "Укрзализныце" более чем нужно. И как мы это решим, от этого будет зависеть, как наши предприятия смогут выходить на внешний рынок".

В. Омелян пообещал, что министерство рассмотрит изложенные факты, а самой компании "АТ Механика" предложил обратиться в Мониторинговую группу и подробно проработать совместно возникшие проблемные вопросы.

КОРНИЛОВА Татьяна



Вопросы организации перевозок зерновых грузов железными дорогами Украины в 2016 г.

В 2015 г. без увеличения парка зерновозов ПАО "Укрзализныця" перевезла на 20% больше зерновых, чем в 2014 г. Об этом сообщил министр инфраструктуры Андрей Пивоварский во время круглого стола по вопросам организации перевозок зерновых грузов железными дорогами Украины в 2016 г.

Вместе с тем, министр аграрной политики и продовольствия Украины Алексей Павленко напомнил, что в 2015 г. аграрный экспорт составил 38% от общего экспорта, а сумма валюты, которая поступила в Украину от аграрного экспорта, составила $11,1 млрд. По его прогнозам, в 2016 г. Украина экспортирует около 37 млн т зерновых.

"Это означает, что нам необходимо планировать уже сейчас вывоз 15 млн т зерна в последующие пять месяцев, это серьезная нагрузка на железную дорогу", — уточнил А. Павленко.

Министр инфраструктуры акцентировал внимание зернотрейдеров на необходимости заранее планировать экспорт зерновых в текущем году для избегания эффекта "узкого горлышка".

"За зимний период 2016 г. отгрузка зерновых упала. Скорее всего, бизнес ожидает лучшей цены, что-то придерживает, и осенью или летом пойдет отгрузка зерновых. Учитывая тот факт, что количество зерновозов на железной дороге не изменилось, у нас может быть проблема, когда мы столкнемся с массовым началом экспорта. Попросту может возникнуть так называемое "узкое горлышко". Большая просьба к бизнесу — планируйте заранее, информируйте руководство, когда вы в теории будете отправлять груз, чтобы у нас не случилась ситуация, схожая с ситуацией в октябре 2015 г., когда было получено заказов на зерновозы в 4 раза больше, чем физически есть", — подчеркнул А. Пивоварский.

Министр аграрной политики и продовольствия Украины также сообщил, что в Украине в следующие 3—4 года должно быть построено мощностей по перевалке зерновых не меньше 10 млн т.

"Сейчас мы идем на серьезный вопрос по "узкому горлышку". Украина в сравнении с Европой в 2,5 раза недофинансирована на гектар, это и инфраструктура, и оборотный капитал, и семена, и удобрения. Но Украина может в два раза увеличить выпуск зерна, в течение 5 лет в два раза увеличить производство, а значит в 3 раза нарастить экспорт, но пока есть "узкое горлышко" — вопрос остается открытым", — уточнил А. Павленко.

В планах Министерства аграрной политики и продовольствия Украины увеличить производство сельскохозяйственной продукции. В частности, до 2020 г. планируется восстановить поливы на площади около 500—550 тыс. га, что позволит повысить урожайность почти в 3 раза.

РЫНОК ЗЕРНОВЫХ

Согласно данным ПАО "Укрзализныця", в 2014—2015 маркетинговом году зафиксирован рекордный урожай зерновых — 63,8 млн т, что на 2,4% больше уровня предыдущего маркетингового года. Железными дорогами Украины в 2015 г. перевезено на экспорт 27,3 млн т зерновых грузов, что на 3,6 млн т, или на 15% больше 2014 г., во внутреннем сообщении перевезено 1,8 млн т, что больше на 0,5 млн т, или на 34%.

По прогнозам железнодорожного ведомства, к 2020 г. урожай зерновых достигнет отметки в 75 млн т, из которых на экспорт будет отправлено 44 млн т (доля экспорта составит 59%).

В общем в 2015 г. погрузка зерновых осуществлялась на 507 станциях.





"Суточные возможности по погрузке зерна (с учетом технических возможностей элеваторов) составляют более 11 тыс. вагонов, 52 станции имеют возможность нагрузки более 52 вагонов в сутки. Суточные возможности морских и речных портов и припортовых элеваторов по выгрузке зерна составляют до 2,6 тыс. вагонов", — рассказали в "Укрзализныце".

Если говорить о конъюнктуре экспорта зерновых грузов в страны, то больше всего в 2015 г. было отправлено зерновых в Швейцарию — 44% от всего экспорта зерновых, 12% от всего экспорта отправлено в Турцию и 9% — в Китай. Согласно данным ПАО "Укрзализныця", к 2020 г. дефицит парка зерновозов может составить почти 1,3 тыс. единиц.

В железнодорожном ведомстве планируют в 2015—2016 маркетинговом году перевезти железными дорогами 29,6 млн т зерновых, а к 2019—2020 маркетинговому году перевозки зерновых увеличатся до 37,4 млн т.

"Имеющегося на сегодняшний день количества зерновозов достаточно, чтобы ежемесячно перевозить 2—2,5 млн т зерна и зерновых грузов, и в случае ритмичного роста погрузки перевозки зерновых грузов существующим парком зерновозов в 2016 г. будут обеспечены. С 2017 г. (включая прогнозы Минагропрома) будет наблюдаться дефицит этого подвижного состава", — сообщили в "Укрзализныце".

Согласно данным компании, на сегодня существующий парк зерновозов насчитывает около 13,8 тыс. вагонов, а к 2020 г. парк зерновозов необходимо будет увеличить до 15,09 тыс.

Вдобавок в железнодорожном ведомстве акцентировали внимание на том, что уровень украинских тарифов на перевозки железнодорожным транспортом значительно ниже, чем уровень тарифов железных дорог других государств, а именно: российских — на 31%, белорусских — на 20% и европейских — в 8—9 раз.

"Например, экспортная цена 1 т пшеницы фуражной (по состоянию на 1.01.2016 г.) — 4297 грн. за 1 т, транспортная железнодорожная составляющая в цене — 3,9%", — сообщили в "Укрзализныце".

ДЕРЕГУЛЯЦИЯ И ТАРИФЫ

Министр инфраструктуры отметил, что ведомство в 2015 г. потратило много времени на дерегуляцию для того, чтобы было меньше административных и коррупционных преград для грузоотправителей и не только.

"На сегодня проблем большого масштаба нет, есть технические нюансы, которые мы отрегулируем", — говорит А. Пивоварский.

"Что принесла дерегуляция аграриям: по вашим же оценкам, общая сумма неэффективности, в том числе так называемые коррупционные схемы, была ликвидирована на 12 млрд грн. Это те средства, которые остались у производителя", — уточнил А. Павленко.

По его словам, сейчас отрабатывается пилотный проект по фитокарантинной лаборатории в Одесском морском порту.

"Мы принципиально должны завершить этот проект успешно, потому как после Одесского морского порта у нас будет Николаевский и другие морпорты. Это вопрос "единого окна", этот механизм должен работать "как часы". Также нас ждет обсуждение вопроса по изменениям в Закон Украины о ветеринарной медицине относительно определения объема партий для проведения ветеринарных исследований. Плюс нас ждет завершение реформирования Государственной службы по вопросам безопасности пищевых продуктов и защиты потребителей (Держспоживслужба), и на сегодня у нас есть четкая дорожная карта, а также поддержка европейских коллег, в этом направлении идет позитивное движение", — рассказал А. Павленко.

Вместе с тем А. Пивоварский отметил, что тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом будут повышены с 1.03.2016 г. на 15%.

"Согласно тому плану, который есть на сегодняшний день, повышение будет с марта 2016 г. Но это в случае, если мы вовремя получим все согласования. На сегодня есть согласование Министерства экономразвития и Минфина", — сообщил А. Пивоварский.

РОСЛИК Инна



К теме:

Железнодорожные тарифы: в поисках баланса интересов

Повышение тарифов на грузоперевозки железнодорожным транспортом получили новый виток в обсуждении. Так, 11.02.2016 г. состоялась общественная консультация на тему "Железнодорожные тарифы: в поисках баланса интересов", в которой приняли участие как представители бизнеса, так и представители власти, в том числе представители Мининфраструктуры и ПАО "Укрзализныця".

Как отметил замминистра инфраструктуры Николай Снитко, в случае индексации тарифов на 15% доходы "Укрзализныци" вырастут на 5,2 млрд грн.

"Если говорить о стоимости электроэнергии, то она стабильно растет, если говорить о налогообложении железных дорог — льготное налогообложение было 25%, а теперь мы платим полную сумму за землю, как и все. Мы 177 млн налога этого заплатили в 2014 г., а сегодня платим 3,18 млрд грн. Кто проигрывает от такой ситуации? Проигрывают все", — сказал он.

И.о. главы ПАО "Укрзализныця" Александр Завгородний добавил, что "Укрзализныця" даже готова предоставлять услуги по тарифам 2010 г., однако по таким же тарифам 2010 г. она должна закупать топливо, запасные части, а также облагаться налогами по ставкам 2010 г. "И этого будет достаточно для того, чтобы компенсировать развитие железнодорожного транспорта", — подчеркнул А. Завгородний.

Как заявил заместитель начальника Главного коммерческого управления "Укрзализныци" Юрий Меркулов, индексация сбалансирует в ноль общую рентабельность "Укрзализныци".

"2015 г. "Укрзализныця" закончила с плюсовой общей рентабельностью всех видов деятельности +3,4%. И рентабельность от грузовых перевозок составила 27,7%. Даже несмотря на то, что грузовые перевозки у нас рентабельны, финансовый результат ведомства впервые за долгие годы оказался отрицательным", — сказал он и добавил, что, согласно прогнозам, без индексации тарифов рентабельность от грузовых перевозок снизится до 6,5%, а общая рентабельность составит -6,6%.

"15%-ное повышение с момента регистрации приказа фактически сбалансирует в ноль общую рентабельность. И мы возвратимся к рентабельности от грузовых перевозок в 20,5%", — сказал он.

По словам Н. Снитко, полученные средства железнодорожный монополист направит на реконструкцию путей, покупку колейной техники и модернизацию локомотивов. Уже есть предзаказы на рельсы, стрелочные переводы и колесные пары.

ДРУГАЯ СТОРОНА МЕДАЛИ

Вместе с тем бизнес выступил категорически против повышения тарифов на ж/д грузоперевозки. Так, генеральный директор металлургического комбината "Запорожсталь" Ростислав Шурма сообщил, что в случае повышения тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом на 15% предприятие рискует потерять до 30% заказов, поскольку они станут нерентабельными и будут ниже переменной себестоимости.

"Я не буду пугать, что мы остановимся, но мне придется отказаться от 20—30% заказов, поскольку они будут уже ниже переменной себестоимости. Каждый день "Запорожсталь" получает десятки новых заказов, и по каждому из них принимается решение: брать или не брать, поскольку каждый находится на грани нуля по переменной себестоимости. В таком режиме все метпредприятия живут где-то три месяца", — отметил гендиректор.

Р. Шурма сообщил, что ж/д тариф в структуре себестоимости металла составит 3—4%, или $5—6 за 1 т после 15%-ного повышения. "И это, собственно, те $5, которые сразу же сделают 30% моих заказов нерентабельными. Одно дело отработать в ноль, а другое дело отработать в минус 4% или в минус 5%", — констатировал топ-менеджер.

При этом руководитель "Запорожстали" заметил, что понимает стремление "Укрзализныци" повысить ж/д тариф, чтобы привлечь ресурс для инвестиций. "Но мы сейчас не живем в условиях развития, мы



живем в условиях выживания. Учитывая ситуацию на экспортных рынках и внутри страны, у нас задача полгода—год выжить. Выживем полгода, надеюсь, перейдем к фазе развития", — отметил Р. Шурма.

Он также отметил, что ж/д тарифы необходимо повышать через какое-то время, чтобы модернизировать ж/д инфраструктуру.

"Но правильно ли делать это сейчас? Поверьте, худший момент, чем сделать это сейчас, было трудно выбрать", — рассказал он и добавил, что улучшения ситуации на рынке в ближайшие полгода ждать не стоит.

Вместе с тем президент Украинской зерновой ассоциации Владимир Клименко напомнил, что создавшаяся ситуация с тарифообразованием в Украине на автомобильном, речном, морском и железнодорожном транспорте никем не управляется.

"Так не может быть, это вопросы, которые должны решаться на КМУ. Ни одного заседания в Минэкономразвития (по части тарифов), нет анализа, сколько сейчас на международных рынках стоит тот или иной товар… Сколько раз поднимался вопрос о том, что в "Укрзализныце" должны быть гибкие тарифы в зависимости от перевозимого груза и международной конъюнктуры", — отметил В. Клименко.

Президент объединения предприятий "Металлургпром" Александр Каленков рассказал о беспрецедентно сложной ситуации в мировом горно-металлургическом комплексе, при которой украинский ГМК оказался на грани выживания. "Это связано с глобальной экономикой и избыточными мощностями. Сегодня избыточность мощностей в мире — 730 млн т стали. Украина произвела 23 млн т в 2015 г. Для стабилизации глобального рынка должно быть закрыто 300—350 млн т стали. Украина легко может оказаться в этом объеме", — отметил он.

По словам А. Каленкова, это приводит к снижению цен на сталь, в которых отражается и тариф на перевозку.

Президент объединения предприятий "Металлургпром" рассказал, что процедура обсуждения повышения тарифов была нарушена и все необходимые аспекты не учитывались. "Поэтому прошу Ксению Михайловну (глава Государственной регуляторной службы Ксения Ляпина) принять это во внимание и вернуться к данному вопросу, создав рабочую группу, потому что мы рискуем сейчас принять решение, которое фактически рискованно для всей экономики страны", — уточнил А. Каленков.

Бывший заместитель министра инфраструктуры Дмитрий Демидович напомнил, что при поднятии тарифов на железнодорожные грузоперевозки в 2014—2015 гг. в ПАО "Укрзализныця" также говорили об обновлении подвижного состава, в частности грузовых вагонов, однако запланированного обновления так и не произошло.

"Еще один вопрос — доверие бизнеса к железной дороге и транспортной сфере. Мне кажется, что лимит доверия исчерпан. Вспомним: год назад, когда поднимался тариф на 30%. Какие были обещания? Инвестиционная программа. Необходим был рост тарифов, потому как создавалось новое корпоративное общество, необходимо было закрепить сильный фундамент для будущих качественных изменений. Бизнес все воспринял, потому как ожидал этих качественных изменений. Но прошло 2 месяца, и вышел приказ о поднятии тарифов еще на 20%... Поэтому, я считаю, именно организация национальной комиссии на транспорте может решить этот вопрос в том случае, если она будет независимой и профессиональной", — отметил Д. Демидович.

Кроме того, участники мероприятия отметили необходимость оценить вопрос эффективности работы "Укрзализныци" по оптимизации расходов предприятия, в том числе в части снижения себестоимости грузовых перевозок.

"Отмечаем, что "Укрзализныця" получила 9 млрд грн. от предыдущего повышения железнодорожного тарифа на перевозку грузов в январе 2015 г., однако на сегодня отсутствует анализ эффективности использования дополнительно полученных средств, а по информации самого предприятия — прогрессирует тенденция к физическому износу основных производственных фондов, особенно подвижного состава, что составляет почти 90%", — отметили представители безнес-структур.

По результатам мероприятия участники общественных консультаций обратились с просьбой к КМУ и Мининфраструктуры создать рабочую группу при Государственной регуляторной службе Украины при участии представителей Мининфраструктуры, Минэкономразвития, ПАО "Укрзализныця" и других заинтересованных субъектов, участников рынка и их объединений. Мининфраструктуры по результатам рабочей группы провести оценку регуляторного влияния предложенного рабочей группой механизма государственного регулирования тарифов на грузовые перевозки и подготовить АРВ, с обязательным соблюдением положений Методики проведения анализа влияния и отслеживания результативности регуляторного акта, утвержденной постановлением КМУ от 11.03.2004 г. № 308.

Также участники общественных консультаций предложили ввести мораторий на повышение железнодорожных тарифов на грузовые перевозки на 2016 г. или до стабилизации ситуации на мировых сырьевых рынках, а также завершить процесс создания Национальной комиссии по регулированию транспорта как независимого органа, ответственного за тарифную политику на транспорте.

РОСЛИК Инна

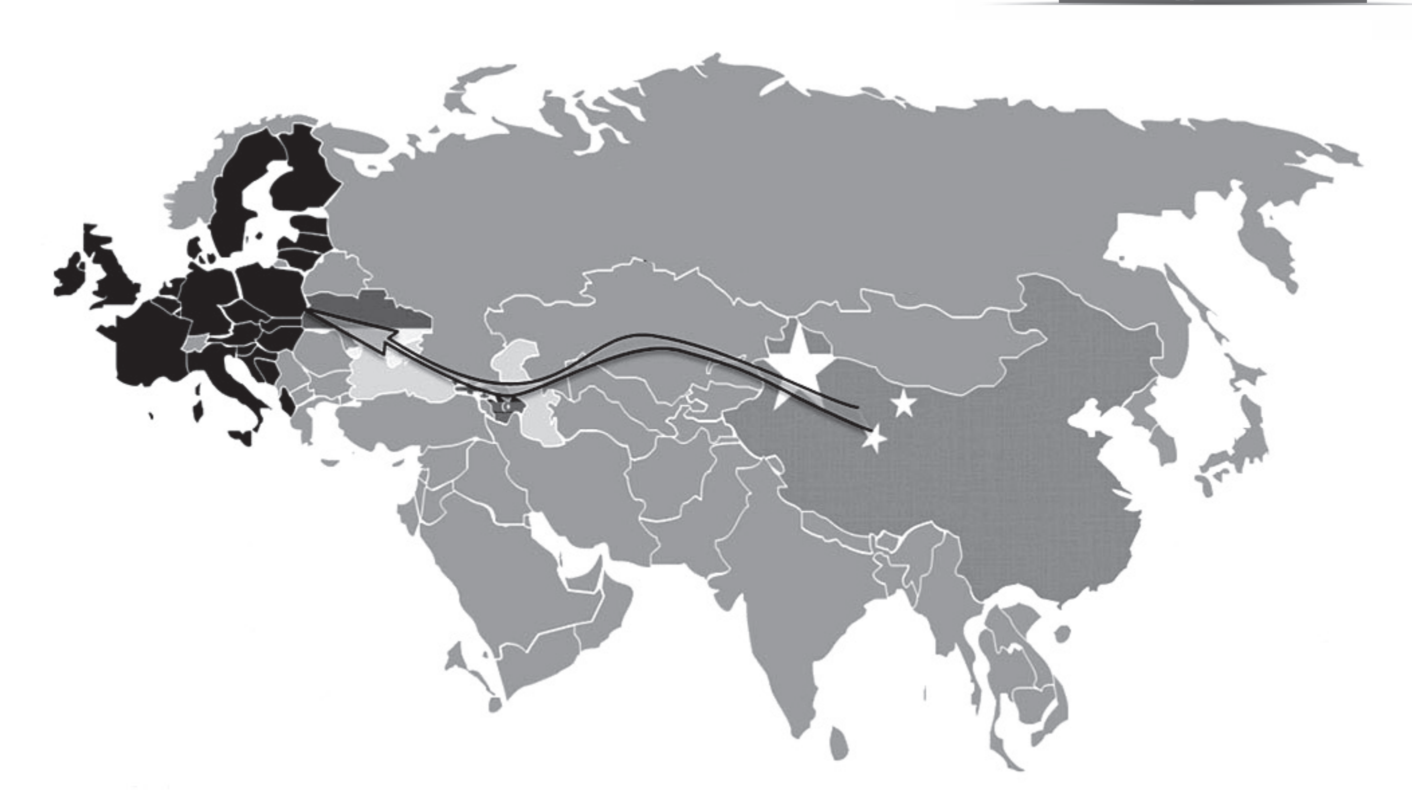
Железнодорожные грузы в обход России: открытые вопросы

Новый маршрут "Южный Шелковый путь" в обход России — уникальный для ПАО "Укрзализныця" эксперимент по продвижению нового логистического продукта, когда готовая услуга предлагается одновременно с оптимизацией (по сути, формированием) ее коммерческих характеристик. Безусловно, такое положение стало следствием высокой политической значимости и срочности данного проекта, однако не следует сбрасывать со счетов и беспрецедентную активность по его реализации самого перевозчика. По сути, рождается феномен международной рыночной экспансии "Укрзализныци" — практики, которой давно ожидали ее клиенты: высокой скорости и гибкости принятия решений; плодотворного консенсуса с международными партнерами; налаживания диалога с клиентами. Однако успешность нового подхода может серьезно детерминировать актуальная проблема — дефицит грузовой базы. Тем весомее становится любой шаг "Укрзализныци" по стимулированию внешнеэкономической загрузки в новых политико-экономических условиях.

ИСТОЧНИКИ ЗАГРУЗКИ

По оценке, анонсированной менеджментом ПАО "Укрзализныця", потенциал перевозок по новому маршруту только в страны Средней Азии (без учета Китая) составляет не менее 1 млн т в год — именно такой объем был пропущен по территории России в 2015 г. Важно, что этот грузопоток является, фактически, стабильным — так, согласно данным Госкомстата Украины, в 2014 г. на данный рынок проследовал примерно такой же грузопоток украинских экспортных грузов, причем около 60% объемов получил Казахстан, еще около 30% — Туркменистан. С учетом такого распределения запуск нового маршрута, даже без привлечения грузов собственно китайского направления, является перспективным, однако, как признает сама "Укрзализныця", новый поезд пока ориентирован исключительно на контейнеризируемые грузы, что, безусловно, сужает его возможности охвата всего потенциала грузовой базы азиатской оси. Между тем, заинтересованность грузоотправителей в организации повагонных отправок массовых грузов в обход РФ подтвердили дискуссии в ходе круглого стола "Конвенционные вызовы как барьеры для международной торговли и логистики" (27.01.2016 г.), где представители "Укрзализныци" и Мининфраструктуры очертили определенные перспективы для вагонных перевозок в обход России. Как проинформировал первый заместитель начальника департамента коммерческой работы ПАО "Укрзализныця" Иван Хорьяков, работа над привлечением массовых грузов на новый маршрут ЕС—Китай в обход РФ сейчас уже проводится — в частности, "Укрзализныця" обратилась к железнодорожным администрациям Грузии и Азербайджана с просьбой рассмотреть возможность снижения стоимости транзита именно для повагонных отправок. "Вначале нас не очень слушали, однако мы убедили их, и в анонсированном совещании, запланированном в Актау, помимо общих тарифных условий, будут рассматриваться тарифные условия для перевозки вагонами. Мы надеемся, что Грузинская и Азербайджанская дороги согласятся на наши предложения и снизят вдвое стоимость перевозки транзитных грузов в вагонах", — сообщил И. Хорьяков. Однако, как отметил спикер, наибольшие перспективы в рамках нового коридора имеют вагонные грузы, поддающиеся контейнеризации. "Следует понимать, что





в логистике перевозок повагонных отправок существуют дополнительные затраты на перевалку груза с вагонов на суда. Поэтому я предлагаю отправителям увеличивать доставку упакованных грузов, а это уже контейнеры", — заявил представитель ПАО "Укрзализныця".

Тем не менее, потенциал грузов для вагонных перевозок по новому коридору весьма значителен — так, только в Казахстан и только по металлургической номенклатуре объемы составляют более 100 тыс. т в год (за счет сырья и продукции черной металлургии). Помимо понятных тарифных условий, для данных грузов требуется организация международного курсирования украинского вагонного парка, что составляет отдельную проблему. Как сообщил в ходе круглого стола директор департамента государственной политики в сфере железнодорожного транспорта Мининфраструктуры Александр Федоренко, проблемы выпуска украинского грузового парка за пределы сети УЗ уже проявились в сегменте крытых вагонов — для данной номенклатуры доступ на сеть РЖД сегодня закрыт. "Можно только догадываться, какие усилия предпринимаются в отношении курсирования наших вагонов по территории РФ. Переговоры, которые проводятся с российской стороной по данному поводу, носят весьма натянутый характер и продвигаются очень сложно. И ожидать существенного улучшения, полагаю, пока не следует", — признал А. Федоренко. Как отметил спикер, не исключены риски и для сохранности грузов на территории РФ. "Подумайте, какие гарантии сохранности может сегодня дать РФ, и где вы потом будете искать свои грузы. Я об этом умолчу, но считайте сами ваши риски и ваши возможности", — подчеркнул представитель Мининфраструктуры, напомнив, что ожидаются и формальные поводы ужесточения условий доступа украинских вагонов на российскую сеть. "Мы ожидаем дальнейших запретов уже в ближайшем будущем — я имею в виду, что уже с 1 марта Россия запрещает эксплуатацию вагонов с закончившимся сроком службы. На "Укрзализныце" это скажется очень болезненно ввиду долговременного оттягивания обновления ее вагонного парка. Соответственно, в дальнейшем ожидается еще худшая возможность перевозки грузов через территорию РФ, в том числе и по данной причине", — пояснил А. Федоренко. Отвечая на вопрос, каковы перспективы сохранности грузов на новом маршруте в обход РФ, чиновник сообщил: "Этот вопрос мы не ставили во главу угла, поскольку он не настолько критичен, как технология и стоимость. Понятно, что он очень важен, однако грузинские, азербайджанские и казахские коллеги заверяют нас, что сохранность груза будет обеспечена. Более того — если понадобятся дополнительные сервисы, они будут предоставлены. То же самое будет обеспечено и на украинской сети". Конечно, для массовых грузов китайской оси основным будет морской транспорт, где сегодня, к тому же, снижаются ставки фрахта. Тем не менее, и для данной грузовой базы усматриваются определенные перспективы в рамках нового железнодорожно-паромного коридора. "Мы не говорим о грузах, которые перевозятся из Европы в Китай или обратно морским путем — естественно, с этим маршрутом конкурировать очень тяжело. Однако следует учесть, что Китай — большое государство с обширной территорией, и мы ориентируемся на грузовую базу в/из

северо-западного и центрального Китая. Здесь есть с чем работать, потому что, несмотря на развитую сеть железных дорог, доставка груза с побережья Китая через всю его территорию является затратной", — резюмировал А. Федоренко.

КОММЕРЦИЯ ПРОЕКТА

Очевидно, "Укрзализныце" предстоит серьезная работа по формированию грузовой базы, в т.ч. за счет массовых грузов, для нового коридора в обход РФ, что признают и сами железнодорожники. Как отметил заместитель начальника филиала "Центр транспортной логистики" ПАО "Укрзализныця" Андрей Мирошников, новый логистический продукт пока не вышел на уровень стабильной коммерческой услуги. "Пока нет той активности клиентов, которая позволила бы говорить о перспективах стабильных графиков перевозок. Однако в этом направлении сегодня проводится достаточно большая работа, поскольку рынок требует готовый продукт, приемлемый с точки зрения цены и технологии. Сегодня мы занимаемся как раз этим направлением — пытаемся сформировать для клиента понятную цену и технологию", — пояснил спикер. Как известно, ясность насчет цены отсутствовала вплоть до старта нового поезда и даже далее — фактически, первая конкретная информация относительно тарифных условий прозвучала в ходе упомянутого круглого стола. Как сообщил И. Хорьяков, в результате совещания по выработке тарифных условий, состоявшегося накануне старта, был установлен сквозной тариф для перевозки по маршруту Украина (Ильичевский порт)—Грузия—Азербайджан—Казахстан—граница с Китаем (станция Достык) в размере $5559/ед. Этот тариф был согласован для 40-футовых контейнеров (собственных или инвентарных) в вагонах инвентарного парка любой из стран-участниц проекта. Как уточнил А. Мирошников, следующим шагом тарифного согласования будет выработка условий для контейнерного транзита — грузов ЕС, следующих от западных границ Украины в Ильичевский порт. Все эти аспекты должны стать предметом переговоров в ходе очередной встречи участников проекта, намеченной в Актау. Там же "Укрзализныця" намерена представить свои тарифные предложения по перевозкам украинского экспорта на рынки Средней Азии. "Будет обсуждаться тарифная составляющая как для транзитных грузов из Европы в Китай, так и для экспортных украинских грузов, в первую очередь в Китай, а также в страны Средней Азии", — сообщил А. Мирошников.

Как известно, ожидаемое совещание в Актау, анонсированное как ближайшее событие, все еще откладывается, однако очевидно, что и на нынешней коммерческой основе география проекта расширяется. Так, в составе второго поезда, стартовавшего из Ильичевска, основу загрузки составили товары назначением в Туркменистан, и лишь один вагон повторил путь первого поезда — пошел в Казахстан. О готовности начать с февраля регулярные перевозки грузов на туркменский рынок сообщил один из участников круглого стола, поинтересовавшийся, какой вариант маршрута лучше выбрать. "У каждого отправителя есть контрактные обязательства, поэтому он должен рассчитывать свои риски, которые, безусловно, имеются, — ответил И. Хорьяков. — Мы просчитывали логистику для ряда грузов, и пока, конечно, дешевле везти через Беларусь и Россию. Но мы знаем, что сегодня есть небольшие сложности и, самое главное, большие риски, что указ российского президента может быть усилен, и тогда украинские товары вообще не смогут идти через российскую территорию. Поэтому я бы на сегодняшний момент предложил нашим отправителям рассчитывать два маршрута, но на перспективу выбирать маршрут в обход РФ". Безусловно, эту же рекомендацию следует использовать отправителям из ЕС, с которыми намерена сотрудничать "Укрзализныця". Спектр грузовой базы здесь, по оценке "Укрзализныци", весьма широк — так, только в Казахстан поставляют товары Молдова, Польша, Румыния, Словакия, Венгрия. Частично проблемы для данных грузопотоков при перевозках через РФ уже наметились — как сообщил И. Хорьяков, Россия неправомочно задержала груженый вагон, следующий из Молдовы транзитом через Украину и Россию в Среднюю Азию. Фактически, подобные риски существуют для любого отправителя, пытающегося попасть в Россию транзитом через территорию Украины, подчеркнул спикер. Сегодня, на фоне последних событий по взаимной блокировке транзита обеих стран, этот сценарий еще реалистичнее.

С учетом подобных проблем Украина ожидаемо рассчитывает на успех нового коридора у грузоотправителей Евросоюза. Соответствующие переговоры уже проводятся, сообщил А. Федоренко. "Мы подключаем Министерство иностранных дел; уже сделаны запросы в Польшу, Австрию, Венгрию, Словакию. Все эти страны уже в той или иной мере сотрудничают с нами, однако мы планируем встречи и на самом высоком уровне. Хотим договариваться с операторами относительно их подключения к новому "Шелковому пути". В феврале рассчитываем провести на уровне министерства переговоры именно с этими странами — в частности, планируем поднять вопрос об использовании широкой колеи до Славкова, о подключении к проекту европейских логистических центров", — проинформировал А. Федоренко. Подобная деятельность, ранее весьма вяло поддерживаемая Мининфраструктуры, сегодня как нельзя более своевременна на фоне нарастающей торговой и транспортной напряженности между странами ЕС и Россией. Значит, шансы для европейского транзита у Украины восстанавливаются.

КАТКЕВИЧ Галина



Маркировка — необходимое условие эффективной перевозки грузов

Организация процесса перевозки груза требует больших расходов времени, логистических мощностей и финансовых ресурсов. С целью минимизации расходов при перемещении грузов в транспортных цепях и складских комплексах, грузы нуждаются в постоянной идентификации. Для этого информацию о грузах, указанную в товаросопроводительных документах, необходимо отобразить на упаковке или непосредственно на грузе. Эту функцию выполняет маркировка.

Маркировка — нужные надписи, изображения и условные отметки, помещенные на упаковке, бирках или самом товаре, который отгружается для надлежащей перевозки и сдачи груза получателю.

При представлении грузов в таре или упаковке и искусственных грузов мелкими отправлениями Заказчик обязан заблаговременно маркировать каждое грузовое место в соответствии с государственным стандартом. Информация, приведенная в товаросопроводительных документах, должна полностью отвечать маркировке. Ответственность за отсутствие специальной маркировки и его последствия возлагается на Заказчика. Маркировка проводится путем нанесения знаков непосредственно на грузовом месте или с помощью ярлыков. Наносить маркировку можно окрашиванием по шаблону, штампованием, клеймением или специальными маркировочными машинами. Маркировка осуществляется условными отметками (знаками), которые переданы надписью, буквами, цифрами или рисунками (символами), с применением контрастной краски. Цвет краски должен отличаться от цвета тары или груза. Маркировка мест груза должна быть четкой, ясной и надежной. Маркировка наносится:

а) на ящиках — на одном боку;

б) на мешках и тюках — на одной широкой стороне.

Специальная маркировка наносится на двух смежных сторонах.

При маркировке контейнеров вся необходимая информация о параметрах контейнера нанесена на его боковые стенки, двери и крышу в виде маркировочного кода. Для удобства идентификации контейнеров в стандарте ISO 6346:1995 были введены "групповые коды", состоящие из двух латинских букв:

— **GP** *(General Purpose)* — стандартный (общего назначения, универсальный) контейнер;

— **DC** *(Dry Container)* — сухой контейнер, очень часто используется вместо GP;

— **RE, RT, RS** *(Reefer)* — контейнер-рефрижератор;

— **HI, HR** *(Insulated)* — изолированный (термический, термоизолированный) контейнер;

— **VH** *(Ventilated)* — контейнер с немеханической системой вентиляции в нижней и верхней частях грузового пространства (вентилируемый контейнер);

— **UT** *(OT — Open Top)* — контейнер с открытым верхом;

— **PF, PS, PC, PL** *(Flat/Platform)* — контейнер-платформа;

— **TN, TG, TD** *(Tank)* — контейнер-танк (наливной контейнер);

— **BU, BK** *(Bulk)* — контейнер для насыпных грузов;

— **HC** *(High Cube)* — увеличенный по высоте контейнер (высота увеличена на один фут в сравнении со стандартным контейнером);

— **SN** *(Named Cargo Container)* — серия специальных контейнеров (для транспортировки автомобилей, скота, свежей рыбы и т.д.);

— **PW** *(Pallet Wide)* — увеличенный по ширине контейнер (242—245 см, позволяет разместить рядом два стандартных палета по 120 см);

— **AS** *(Air/Surface Container)* — авиационно-наземный контейнер.

Схема маркировки определена приказом Министерства транспорта Украины от 20.08.2001 г. № 542 "Об утверждении Правил перевозки грузов в универсальных контейнерах". Ответственность перед перевозчиком за соблюдение требований маркировки контейнера несет его владелец. При отсутствии надлежа-

щей маркировки контейнеры к перевозке не принимаются. Структура маркировочного кода состоит, как правило, из двух строк, хотя форма представления может быть иной. Структура маркировочного кода содержит 17 знаков: 6 букв латинского алфавита и 11 арабских цифр. Первая строка — это кодовое обозначение владельца контейнера, которое состоит из четырех букв латинского алфавита, последняя из которых — буква U — обозначает признак транспортного оборудования под названием "контейнер грузовой". Первые три буквы — соответственно буквенный код владельца. Индивидуальный код владельца регистрируется в Международном бюро по контейнерам (BIC) и вносится в Международный реестр владельцев контейнеров. После кодового обозначения владельца следует серийный номер контейнера из шести цифр. Седьмая цифра, так называемое контрольное число, служит для проверки правильности информации о коде владельца и серийном номере контейнера. Вторая строка маркировочного кода также состоит из двух частей — буквенной и цифровой. Буквенная часть содержит две прописные (в некоторых случаях — три) буквы латинского алфавита, составляющие кодовое обозначение страны-владельца контейнера (закодированное в первой строке маркировочного кода). Идентификация кодового обозначения страны содержится в международном стандарте ИСО 3166:1988 "Коды для представления названий стран". Цифровые сведения второй строки маркировочного кода состоят из четырех цифр и содержат обозначения размера и типа контейнера (по две цифры на каждую позицию). Первые две цифры указывают на размеры контейнера, как по длине, так и по высоте.

Маркировка грузов в Украине производится в соответствии с МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫМ СТАНДАРТОМ ГОСТ 14192-96 (Маркировка груза) и ДСТУ2887-94 (Упаковка и маркировка) и содержит информацию о получателе, адрес доставки, наименование получателя, адрес отправителя, массу и размеры, общее количество мест, номер грузового места. Кроме этого, наносятся предупредительные знаки, указывающие правила хранения и перевозки товара. Чтобы доставка груза прошла без лишних проблем и с меньшим количеством повреждений, необходимо ответственно подходить к упаковке и маркировке груза на основе установленных правил. В соответствии с ДСТУ2887-94 маркировка — это нанесение текста, условных обозначений и рисунков на упаковку и/или продукцию. Подразделяется на транспортную, потребительскую, а также включает знаки опасности, манипуляционные знаки, предупредительные надписи, знаки экологичности, ярлыки и штрихкод.

Транспортная маркировка информирует о получателе, отправителе и способах обращения с упакованным грузом при его транспортировании и хранении. Транспортная маркировка должна содержать манипуляционные знаки, основные, дополнительные и информационные надписи. Основные надписи должны содержать:

— полное или условное зарегистрированное в установленном порядке наименование грузополучателя;

— наименование пункта назначения с указанием, при необходимости, станции или порта перегрузки. Если пунктом назначения является железнодорожная станция (порт), должно быть указано полное наименование станции (порта) и сокращенное наименование дороги (пароходства) назначения;

— количество грузовых мест в партии и порядковый номер места внутри партии указывают дробью: в числителе — порядковый номер места в партии, в знаменателе — количество мест в партии.

Количество грузовых мест и порядковый номер места следует указывать при перевозке следующих грузов:

— разнородных или разносортных грузов в однотипной таре (например, разные сорта хлопка в кипах);

— однородных грузов в разнотипной таре;

— однородных грузов, когда недопустимо смешение сортов в партии;

— комплектов оборудования;

— грузов в одном вагоне мелкими отправками.

Дополнительные надписи должны содержать:

— полное или условное зарегистрированное в установленном порядке наименование грузоотправителя;

— наименование пункта отправления с указанием железнодорожной станции отправления и сокращенное наименование дороги отправления;

— надписи транспортных организаций (содержание надписей и порядок нанесения устанавливаются правилами транспортных министерств).

Информационные надписи должны содержать:

— массы брутто и нетто грузового места в килограммах. Допускается вместо массы нетто указывать количество изделий в штуках, а также не наносить массу брутто и нетто или количество изделий в штуках, если они указаны в маркировке, характеризующей упакованную продукцию;

— габаритные размеры грузового места в сантиметрах (длина, ширина и высота или диаметр и высота).

Габаритные размеры не указывают, если ни один из габаритных размеров не превышает 1 м при транспортировании груза на открытом подвижном составе, 1,2 м — в крытом и 0,7 м при транспортировании воздушным транспортом. При перевозке грузов транспортными пакетами на каждом из них должны быть нанесены основные, дополнительные и информационные надписи. При этом вместо порядкового номера места и количества грузовых мест в партии наносят:

— в числителе — общее количество пакетов в партии;

— в знаменателе — количество грузовых мест в пакете, в скобках — порядковый номер пакета, например: 3/5.

Основные, дополнительные и информационные надписи (кроме массы брутто и нетто) не наносят на отдельные грузовые места, из которых сформиро-



ван пакет. На пакетах, сформированных из грузов, перевозимых без упаковки, необходимость нанесения общего количества пакетов в партии, количества грузовых мест в пакете и порядкового номера пакета устанавливают в нормативном документе на конкретные виды продукции.

Потребительская маркировка информирует об изготовителе, количестве, качестве и цене продукции, способах обращения с ней при потреблении, а также содержит рекламную информацию. В соответствии со ст. 15 Закона Украины "О защите прав потребителей" потребитель имеет право на получение необходимой, доступной, достоверной и своевременной информации о продукции, которая обеспечивает возможность ее сознательного и компетентного выбора. Информация о продукции должна содержать:

— название товара, наименование знака для товаров и услуг, под которыми он реализуется;

— наименования нормативных документов, требованиям которых должна отвечать продукция;

— информацию об основных свойствах продукции, а относительно продуктов питания — о составе (включая перечень использованного в процессе их изготовления сырья, в том числе пищевых добавок), номинальном количестве (масса, объем и тому подобное), пищевой и энергетической ценности, условия использования и предостережения относительно употребления их отдельными категориями потребителей, а также другую информацию, которая распространяется на конкретный продукт;

— сведения о содержании вредных для здоровья веществ, которые установлены нормативно-правовыми актами, и предостережения относительно применения отдельной продукции, если такие предостережения установлены нормативно-правовыми актами;

— отметку о наличии или отсутствии в составе продуктов питания генетически модифицированных компонентов;

— данные о цене, условиях и правилах приобретения продукции;

— дату изготовления;

— сведения об условиях хранения;

— гарантийные обязательства производителя (исполнителя);

— правила и условия эффективного и безопасного использования продукции;

— срок пригодности (срок службы) товара, информацию о необходимых действиях потребителя после их окончания, а также о возможных последствиях в случае невыполнения этих действий;

— наименование и местонахождение производителя (продавца) и предприятия, которое осуществляет его функции относительно принятия претензий от потребителя, а также проводит ремонт и техническое обслуживание.

Указанная выше информация передается потребителю производителем (продавцом) в сопроводительной документации, которая добавляется к продукции, на этикетке, а также в маркировке или иным способом (в доступной наглядной форме), принятым для отдельных видов продукции или в отдельных сферах обслуживания.

Знаки опасности — это маркировочные знаки, наносимые на упаковку опасных грузов, отображающие опасность для человека и окружающей среды.

Манипуляционные знаки — это изображения, указывающие на способы обращения с грузом. В таблице приведены наименования, изображения и описание манипуляционных знаков.

Наименование знака	Изображение	Назначение
Хрупкое. Осторожно		Хрупкость груза. Осторожное обращение с грузом
Беречь от солнечных лучей		Груз следует защищать от солнечных лучей
Беречь от влаги		Необходимость защиты груза от влаги
Беречь от излучения	FOTO	Любой из видов излучения может влиять на свойства груза или изменять их (например непроявленные пленки)
Ограничение температуры		Диапазон температур, при которых следует хранить груз или манипулировать им
Скоропортящийся груз		Груз при транспортировании и хранении не может находиться под влиянием высокой или низкой температуры и для защиты груза требуются соответствующие мероприятия (искусственное охлаждение или нагревание, проветривание и др.). Знак наносят на грузы, которые транспортируют в соответствии с правилами перевозки скоропортящихся грузов, установленными транспортными министерствами
Герметичная упаковка		При транспортировании, перегрузке и хранении открывать упаковку запрещается

Крюками не брать		Запрещение применения крюков при поднятии груза
Место строповки		Указывает место расположения канатов или цепей для подъема груза
Здесь поднимать тележкой ЗАПРЕЩЕНО		Указывает места, где нельзя применять тележку при подъеме груза
Вверх		Указывает правильное вертикальное положение груза
Поднимать непосредственно за груз		Подъем осуществляется только непосредственно за груз, т.е. поднимать груз за упаковку запрещается
Открывать здесь		Упаковку открывают только в указанном месте
Защищать от радиоактивных источников		Проникание излучения может снизить или уничтожить ценность груза
Не катить		Груз не следует подвергать качению
Не зажимать		Упаковка не должна зажиматься по указанным местам
Зажимать здесь		Указывает места, где следует брать груз зажимами
Предел по количеству ярусов в штабеле		Максимальное количество одинаковых грузов, которые можно штабелировать один на другой, где n — предельное количество.
Штабелирование ограничено		Не допускается штабелировать груз. На груз с этим знаком при транспортировании и хранении не допускается класть другие грузы.
Штабелировать запрещается		Не допускается штабелировать груз. На груз с этим знаком при транспортировании и хранении не допускается класть другие грузы
Тропическая упаковка		Знак наносят на груз, когда повреждения упаковки при погрузочно-разгрузочных работах, транспортировании или хранении могут привести к порче груза вследствие неблагоприятного воздействии тропического климата. Обозначения: Т — знак тропической упаковки; 00-00 — месяц и год упаковывания.
Центр тяжести		Место центра тяжести груза. ***Примечание.*** *Пример расположения знака указывает место тяжести груза. Знак наносят, если центр тяжести не совпадает с геометрическим центром тяжести.*
Вилочные погрузчики не использовать		Запрещено применение вилочных погрузчиков.

Предупредительные надписи наносятся на упаковку при невозможности выразить манипуляционными знаками способ обращения с грузом. Например, "На верх не ставить".

Знаки экологичности — это маркировочные знаки и надписи, отражающие безвредность для экологии изделий в целом или их отдельных свойств, призывающие к охране окружающей среды, знаки для обозначения предметов, поддающихся вторичной обработке (как одного из средств сбережения природных ресурсов), продукции, полученной в результате переработки вторичных ресурсов.

Ярлыки — это изделия заданной формы, размеров и материала, предназначенные для нанесения маркировки и прикрепляемые к упаковке или продукции. Ярлыки и деревянные бирки должны быть таких размеров: длиной 12—15 см, шириной 8—10 см, а металлические штампованные бирки — не менее 60 кв. см. Применение картонных бирок не допускается.



Штриховое кодирование — это маркировка, состоящая из определенного количества штрихов различной длины, ширины и цифр, помещаемая в форме этикетки на упаковке товара или на самом товаре для компьютерной идентификации, контроля за количеством и предельным сроком реализации товара. В настоящее время в Украине действуют национальные стандарты, которые определяют штриховую кодировку товаров. Это стандарты под общим названием "Коды и кодировка информации. Штриховая кодировка". Правила маркировки и требования к построению кодов EAN определяются стандартом ДСТУ 3146-95 "Коды и кодировка информации. Штриховая кодировка. Маркировка объектов идентификации. Штрихкодовые отметки EAN. Требования к построению". Формат и расположение штрихкода EAN на таре или упаковке установлены в стандарте ДСТУ 3147-95 "Коды и кодировка информации. Штриховая кодировка. Маркировка объектов идентификации. Формат и расположение штрихкодовых отметок EAN на таре и упаковке товарной продукции. Общие требования". Порядок присвоения, регистрации, пересмотра и отмены кодов EAN на продукцию представлены в ДСТУ 3356-96 "Коды и кодировка информации. Штриховая кодировка. Маркировка объектов идентификации. Порядок присвоения, регистрации, пересмотра и отмены кодов EAN на продукцию".

При перевозке грузов навалом, насыпью и наливом маркировка не производится.

При отправке грузов за границу маркировочные надписи выполняются на украинском языке и государственном языке получателя. По международному соглашению о перевозках опасных грузов на них наклеиваются (прикрепляются) специальные ярлыки.

ЛОМОВЦЕВ Валерий,
консультант,
тренер репетиционно-тренингового центра "ВИВА"

"В таможне могут быть простота, скорость, удобство"

"Создаем Открытое таможенное пространство" (Open Customs Area). Так называлась национальная конференция, проходившая 25 января в концертно-выставочном комплексе Одесского порта. В ее работе приняли участие министр инфраструктуры Андрей Пивоварский, губернатор Одесской области Михеил Саакашвили, начальник Одесской таможни Юлия Марушевская, депутат ВР Павел Шеремета, директор проекта USAID по торговой политике Фархат Фархат, президент Украинской ассоциации производителей Александр Громыко, замгендиректора Ассоциации международных экспедиторов Украины Виктор Берестенко, представители бизнеса, контролирующих органов, портов Большой Одессы, Николаева, экспедиторских, агентских компаний и др. участники транспортного процесса.

ЧТОБЫ БИЗНЕСУ БЫЛО КОМФОРТНО РАБОТАТЬ

Первое, что разительно отличает эту конференцию от ранее проводившихся, это формат "мирового кафе" (The World Kafe). Т.е. демократичная форма общения, когда все участники конференции (те, кто непосредственно работает с украинской таможней) сидели за столами, разделенными на три зоны — синюю, желтую и оранжевую. Такое общение способствует разработке новых идей и стратегий, выявлению причин возникающих проблем, совместному поиску решений. Все участники должны высказаться и быть услышаны. Модератором "кафе" была Анна Валенса, представитель общественной организации "Нова країна", которая создает проекты, способствующие созданию нового гражданского общества в Украине.

Для обсуждения были предложены следующие темы: "Контрабанда", "Нетарифное регулирование (разрешения и сертификаты)", "Транспортировка грузов. Транзит внутренний и международный", "Проблемы оформления (классификация, дополнительная документация)", "Таможенная стоимость", "Таможня и коррупция", "Акцизные товары (автомобили, табачные изделия, алкоголь)". В течение 4 раундов обсуждения участники "кафе" меняли столики, что позволяло каждому из них обсудить 4 из 7 предложенных тем. Задача — обозначить проблемы и пути их решения. Кроме того, в последнем, четвертом раунде были предложены так называемые быстрые победы (акции, решения и т.д.), которые смогли бы продемонстрировать общественности, что новая таможня возможна.

Наверняка, у представителей бизнеса был определенный скепсис насчет результативности обсуждения этих злободневных вопросов: прислушаются ли в киевских кабинетах к высказанным предложениям? На памяти сразу встают множество подобных совещаний с участием бизнеса и контролирующих органов, на которых обсуждались все эти проблемы. Однако новшества пока внедряются с огромными трудностями, встречая на местах сопротивление чиновников и контролирующих служб.

Но, несмотря ни на что, новый руководитель Одесской таможни и ее команда уверены, что вместе с бизнесом возможно изменить ситуацию, хотя бы в конкретном Одесском регионе.

— *Сегодня не лучшее время для перемен: за все новое приходится бороться. Но я уверена, что в Одесской области мы вместе с Вами сможем создать новую таможню, привлечь сюда зарубежные инвестиции. Наша команда подготовила законопроект об изменении правил в Одесской таможне в качестве пилотного проекта. Предложения, высказанные в процессе обсуждения, при условии, что они отвечают*



государственным интересам и рыночным правилам игры, могут стать частью инициируемых нами изменений. Если новшества будут внедрены в Одесской области, они смогут "заразить" и другие украинские таможни, — отметила Ю. Марушевская.

Какие же проблемы и пути их решения предложили участники "кафе"? Назовем основные. Запретить требование дополнительных документов для подтверждения таможенной стоимости (прайс-лист, калькуляция и т.д.), сократить время таможенного оформления для импорта и экспорта до 1 часа, контролировать начало оформления: если декларация подана в электронном виде, то в течение 4 часов считать ее оформленной, размещать товары и вывозить их с таможенного склада без участия представителя таможни, делегировать таможенным постам полномочия для проведения фитосанитарного, экологического, санитарного (СЭС) контроля, сократить количество документов, подаваемых в таможню, внедрить онлайн регистрацию субъектов предпринимательской деятельности, круглосуточную работу таможенных инспекторов, выровнять ставки пошлины на уровне товарных позиций, создать мобильные лаборатории для анализа проб товаров, оформлять грузы непосредственно в пунктах пропуска, исключить человеческий фактор, переведя весь документооборот в электронный вид, отменить акциз на нефтепродукты и т.д. Решение этих вопросов имеет конечную цель — упрощение процедур торговли.

В числе "быстрых побед" таможни были предложены разделение налоговой и таможенной служб, назначение Ю. Марушевской руководителем Гостаможслужбы, разрешение компаниям, зарекомендовавшим себя с положительной стороны, самостоятельно декларировать груз, заплатить все платежи, отправить, а потом в автоматическом режиме таможня определяет правильность оформления (постаудит, который, как отмечают участники "кафе", должны проводить независимые частные компании — **ред.**), создание единой межведомственной базы данных министерств и таможни, установление достойных зарплат работникам таможни, бонусной системы ее начисления, чтобы исключить элементы коррупции.

"ТЕРРИТОРИЯ ПРОЗРАЧНОСТИ, ФОРПОРСТ УКРАИНСКИХ РЕФОРМ"

Так назвал Одессу и Николаев депутат ВР Павел Шеремета. То, что предложили участники кафе во время обсуждения, планирует реализовать команда Ю. Марушевской в пилотном проекте Открытого таможенного пространства в Одесской области. По словам руководителя Одесской таможни, стимулом к решительным реформам в таможенном деле стал тот факт, что Украина занимает 109 место по удобству ведения бизнеса. "*Украина сегодня — это европейская Африка. И это при том, что наша страна обладает богатейшими ресурсами, образованными и высококвалифицированными кадрами. Проблема*

в коррупции и бюрократизации… Такая ситуация в стране происходит потому, что нет качественного управления, реальных инструментов и единых, понятных правил игры. Наш бизнес хочет, чтобы была предсказуемость: сколько будет стоить оформление товара, сколько на это нужно времени и какие требуются документы. Чтобы не было "сюрпризов" в виде необоснованных досмотров силовыми структурами, вымогательства взяток, манипуляций со стороны государственных институций и т.д. Решение этих проблем — в пилотном проекте, которым мы докажем, что на таможне могут быть простота, скорость, удобство, — отметила Ю. Марушевская.

По словам руководителя Одесской таможни, ВР должна зарегистрировать законопроект о внедрении антикоррупционного Открытого таможенного пространства на территории морвокзала Одесского порта. Законопроект предусматривает изменения в подзаконные акты, в том числе сокращение контролирующих органов, функции которых возьмет на себя таможня (фитосанитарный, экологический и ветеринарный контроль), документов при оформлении грузов с 30 до 3. "*Таможня станет единым органом, который полностью отвечает за процесс таможенного оформления. Мы уже сейчас упростили некоторые процедуры. И просим об этом другие контролирующие службы. Тем не менее, на днях компания "Клеон" за несколько часов прошла таможенный контроль, а потом в течение 6 суток груз простоял в ожидании ветеринарно-санитарного контроля… Взяв на себя ответственность за выполнение всех контрольных процедур, мы гарантируем, что за 15 мин. субъект предпринимательской деятельности сможет пройти все контролирующие процедуры. Наши сотрудники будут предоставлять полный комплекс услуг*", — подчеркнула руководитель таможни.

15 мин. или в отдельных случаях 1 час. — это время, в течение которого таможня планирует оформлять грузы. Это станет возможным благодаря системе ASYCUDA (полная автоматизация всех таможенных процедур) — программному обеспечению, разработанному ООН и используемому в 86 странах. А главное, что эта система минимизирует человеческий фактор, полностью исключает коррупционную составляющую. ООН предоставила Одесской таможне ASYCUDA бесплатно, сказал директор проекта USAID по торговой политике Фархат Фархат, чтобы поддержать Украину. И в дальнейшем зарубежные партнеры будут помогать Одесской таможне проводить реформы. А для адаптации электронной системы к местным условиям из областного бюджета выделены 17 млн грн.

Как сообщила Ю. Марушевская, на морском вокзале, где создается Открытое таможенное пространство, будет фронт-офис (прием деклараций, непосредственное общение с бизнесом) и бек-офис (анализ в онлайн режиме деклараций, контроль таможенных процедур, досмотр груза). Поскольку декларации подаются в систему ASYCUDA в электронном виде, присутствие представителя бизнеса необязательно: все происходящее можно увидеть по трансляции в онлайн режиме. Таможенное оформление будет проводиться 24 часа 7 дней в неделю. Тем не менее, те, кто захочет прийти на морской вокзал, попадет в автоматическую систему очереди. Поэтому "договориться" субъекту предпринимательской деятельности с офицером таможни не удастся.

В ASYCUDA декларации будут анализироваться системой риск-менеджмента. Эта система позволит снизить процент досмотра грузов до мировых стандартов — 7% (сравните: сейчас досматриваются практически 100%). Для удобства и скорости оформления разработана система коридоров — зеленый, желтый, синий и красный. Если к грузовым документам нет никаких вопросов, декларант попадает в зеленый коридор. Желтый коридор для тех грузов, которым необходима документальная проверка. Синий коридор, который означает постаудит: груз отпускают, но таможня оставляет за собой право проверить, как компания в дальнейшем будет реализовывать груз. И, наконец, красный коридор (не должен превышать 7% деклараций) означает, что груз необходимо досмотреть (не более 1 часа). "*Если таможня инициирует досмотр, то она его и оплачивает. Это мы прописали в своих новых правилах*", — эти слова Ю. Марушевской были встречены аплодисментами. Потому что именно такого порядка многие годы добивались экспедиторские компании, доказывая свою правоту во всех инстанциях.

Одно из нововведений уже работает в Одесском порту. Если груз прибыл в порт, оформление его происходит на месте: не нужно перемещать груз на терминал, приезжать туда. Есть возможность предварительного декларирования груза в электронном виде, т.е. до прибытия груза в порт.

— Все это мы делаем для того, чтобы вы тратили меньше времени, меньше денег, не сталкивались с бюрократией. Уже весной этого года вы сможете воспользоваться этими услугами. Таможня перестанет быть фискальным органом и станет сервисной организацией. Наши офицеры смогут предоставлять дополнительные услуги, некоторые из них будут платными. За счет платных услуг сформируем базу для заработной платы наших сотрудников. Сегодняшняя зарплата таможенного инспектора — 1,5—2 тыс. грн. — это своего рода индульгенция на коррупцию, — подчеркнула Ю. Марушевская.

РЕФОРМЫ В ТАМОЖНЕ — ПРОДОЛЖЕНИЕ ДЕРЕГУЛЯЦИИ КОНТРОЛЬНЫХ ПРОЦЕДУР

Первым, кто начал реформировать процесс оформления грузов, было Мининфраструктуры. По словам главы министерства Андрея Пивоварского, в прошлом году по инициативе ведомства и при под-

держке КМУ, Минэкономики, Министерства аграрной политики внесены изменения в законодательство в отношении упрощения контрольных процедур в портах.

— *Начался процесс дерегуляции, направленный на искоренение коррупции не только в портах, но и в контролирующих органах. Удалось упразднить обязательную комиссию на борту судна после его прибытия в порт, контроль изолированного балласта, кроме случаев визуального загрязнения акватории, экологическую декларацию на импорт, таможенное оформление при переходе из одного отечественного порта в другой и т.д. В конце прошлого года Мининфраструктуры перешло ко второму этапу дерегуляции. Был подписан меморандум с главой Государственной фискальной службы Романом Насировым о приведении к международным нормам таможенного оформления грузов, перемещаемых по внутренним водным путям, т.е. большинство таможенных процедур должно выполняться до захода судна в порт. Это возможно только при упрощении контрольных процедур, объединении электронных систем таможни, портовых операторов, других контролирующих органов. Специально созданная рабочая группа весной должна приступить к имплементации наработанных процедур,* — заявил А. Пивоварский.

По мнению министра, создание "прозрачной" таможни — один из элементов дерегуляции, начатой правительством. Поддерживая все, что касается упрощения контрольных процедур в портах, Мининфраструктуры выделило средства на создание Открытого таможенного пространства.

Отвечая на вопрос участника "кафе" о привлечении инвестиций в порты Большой Одессы, А. Пивоварский отметил, что для этого необходимо решить главную проблему — приватизацию государственных стивидорных активов во всех отечественных портах. По словам министра, КМУ подготовил законопроект, позволяющий исключить стивидорные компании из перечня стратегических, следовательно, разрешить их приватизацию. "*К сожалению, ВР до сих пор не проголосовала за этот законопроект, который бы позволил привлечь не только в порты Большой Одессы, но и другие украинские порты новые инвестиции. Иностранные инвесторы стоят в очереди, готовые инвестировать в инфраструктуру портов, терминальные мощности. Сегодняшние условия инвестирования не устраивают глобальных игроков… Если с вашей поддержкой мы сможем уговорить парламентариев проголосовать за названный законопроект, то одно из "узких горлышек" будет убрано…*".

Даже в отсутствие условий для привлечения инвестиций Мининфраструктуры предпринимает меры для привлечения грузов в отечественные порты. Как сообщил А. Пивоварский, совместно с "Укрзализныцею" начат эксперимент по снижению тарифа на доставку грузов транзитом по железной дороге. Это должно способствовать возврату утраченных транзитных грузопотоков. "*КМУ поддержал этот эксперимент. Надеюсь, он даст позитивные результаты. Кроме того, перспективным для портов Большой Одессы является недавно состоявшееся открытие Южного коридора "Шелкового пути" — Европа—Китай. Поезд, который погружен в Ильичевске, уже достиг Казахстана. Пока что он укладывается в запланированные сроки*".

По мнению П. Шереметы, реформа Одесской таможни была бы невозможна, если бы руководителя ведомства не поддерживал губернатор Одесской области Михеил Саакашвили. По словам губернатора, для того, чтобы внедрить новшество, пришлось преодолевать сопротивление чиновников, не желающих расставаться со старой системой.. "*Но мы должны добиться, чтобы реформы, начатые в Одессе, стали системой… Я благодарен министру инфраструктуры Андрею Пивоварвскому, его заму Юрию Васькову, начальнику администрации Одесского порта Михаилу Соколову, иностранным коллегам за помощь в продвижении проекта Открытое таможенное пространство*".

Кульминацией конференции стала символическая закладка первых кирпичей в основание будущего Открытого таможенного пространства. В церемонии закладки участвовали М. Саакашвили, А. Пивоварский, представитель подрядчика. Начало положено.

ОВРУЦКАЯ Татьяна



Потери в деятельности организаций: их понимание как первый шаг к их сокращению

"Большая часть нашей жизни уходит на ошибки и дурные поступки; значительная часть протекает в бездействии, и почти всегда вся жизнь в том, что мы делаем не то, что надо".

Сенека

Ключевой задачей любых методов и инструментов менеджмента является повышение эффективности работы организации, в том числе — финансовой эффективности. Сторонники любых школ менеджмента проводят исследования и собирают данные, подтверждающие, что использование их методологии позитивно влияет на финансовые результаты организации. В связи с этим особый интерес представляют те методы менеджмента, само содержание которых направлено на улучшение финансовых результатов: на увеличение доходов или сокращение расходов.

Заметное место среди таких подходов занимает бережливое управление (по английски — lean management), которое зародилось в Японии, на заводах Toyota, а за последние десятилетия распространилось среди организаций всех отраслей во всем мире. Главным принципом этого подхода как раз и является **постоянное выявление и устранение потерь в деятельности организации на всех уровнях управления.** Понятно, что активная деятельность в этом направлении должна улучшить финансовые результаты.

НЕБОЛЬШОЕ ОТСТУПЛЕНИЕ

Терминология, связанная с сокращением потерь (или, чаще, затрат) часто вызывает негативные ассоциации: увольнение персонала, урезание бюджетов, сворачивание социальных программ. Причем, часто все это делается без какого-либо анализа: во все подразделения спускается распоряжение сократить персонал на 10% и все.

Такой подход заставляет вспомнить шутку о самом быстром и надежном способе сокращения веса — ампутации. Действительно, таким путем можно немедленно сократить вес на любое заданное количество килограмм: 5 кг — ампутируем ногу до колена, 10 кг — всю ногу, больше — придется ампутировать что-то еще. А то, что человек не сможет после этого нормально жить — это неважно, такого критерия в условиях задачи не было.

Аналогично и в случае автоматического сокращения персонала: это быстро, эффект легко просчитать, а главное — не надо думать. А как будет после этого работать организация — это уже из другой задачи.

Альтернативный подход понятен: для сокращения веса человека надо проанализировать его образ жизни, распорядок дня, занятия, меню, после чего понять источники проблемы и попытаться устранить их, поменяв тот же образ жизни. Аналогично для сокращения неэффективных затрат в организации можно глубоко изучить ее процессы, чтобы найти и устранить источники потерь. И то, и другое может быть сложным и длительным, но только так можно получить устойчивые результаты.

Основой для такого анализа потерь может быть их определение, которое дается в бережливом управлении: ***потери — это любая деятельность в организации, которая не создает ценности для потребителей***. И именно на выявлении такой деятельности и на поиске путей ее сокращения должны быть сосредоточены усилия руководства организации.

Сразу стоит отметить, что речь здесь может идти как о внешних, так и о внутренних потребителях. При этом для всей деятельности, связанной с созданием конечного продукта или услуги, для всего сквозного процесса "от получения информации об ожиданиях внешних потребителей до удовлетворения этих ожиданий" целесообразно рассматривать именно ценности



для внешнего потребителя. Но для деятельности, которая непосредственно на потребителей "не выходит" (например, обучение персонала, ремонт оборудования), надо рассматривать внутренних потребителей.

Существует несколько видов классификации таких потерь. Ниже приведена наиболее распространенная их классификация, которая применяется на Toyota.

Поскольку эта классификация потерь тесно связана с понятием "продукт", рассмотрим сначала его значение в бережливом управлении и интерпретацию для транспортных организаций. Под продуктом здесь понимается "носитель процесса", предмет или информация, которые, преобразуясь, движутся по процессу создания ценностей. Например, для деятельности по выполнению заявки на транспортировку таким продуктом может быть последовательно сама заявка, транспортируемые грузы на разных этапах процесса, информация заказчику о выполненных работах. Для деятельности по ответу на обращение заказчика — само обращение, информация для составления ответа на него, проект ответа, утвержденный и переданный ответ.

Ожидание

Ситуация, когда сотрудник ничего не делает (хотя есть потребность в его работе). Это может быть вызвано, например, задержкой информации о необходимости выполнения работы, несовершенным планированием (потребность в работе существует, но ее выполнение запланировано на будущее), несинхронизированностью работы отдельных исполнителей, поломками оборудования, ожиданием материалов и т.д. Отдельным случаем ожидания является наблюдение за работой — когда процесс идет без участия человека, но сотрудник наблюдает за ним, чтобы вмешаться, "если что-то случится".

Пример потерь: простой сотрудников склада в ожидании приезда транспортного средства.

Излишние движения

Этот вид потерь похож на предыдущий, но при этом сотрудники еще и движутся. Главный признак таких потерь — сотрудники что-то делают, но продукт при этом не меняется. Примером таких действий может быть хождение сотрудников за материалами, инструментами, информацией, распоряжениями и т.д. Худшим вариантом излишних движений является поиск сотрудниками чего-то, поскольку время на выполнение этих действий и их результаты невозможно точно предсказать.

Пример потерь: хождение сотрудников по складу в поисках нужных материалов.

Исправления

При этой категории потерь сотрудники выполняют действия, продукт меняется, но неправильно, не так, как было запланировано (несоответствующая продукция). Речь идет о действиях по созданию несоответствующей продукции, по проверке соответствия, по управлению несоответствующей продукцией и ее исправлению. Таким образом, вся деятельность по контролю качества продукции и работ, сроков, выполнения и т.д. с точки зрения бережливого управления представляет собой потери — совершенная организация должна гарантированно выполнять работу правильно с первого раза и не нуждается в контроле ее соответствия.

Пример потерь: инвентаризация продукции.

Излишняя обработка

В этом случае продукт меняется так, как было запланировано, но эти изменения не добавляют к нему потребительской ценности. Безусловно, этот вид потерь является наиболее сложным в интерпретации, неоднозначным — ведь он зависит от того, насколько правильно организация понимает, что именно является ценным для потребителей. Например, упаковка продукции в несколько слоев может быть как потерями, так и важным потребительским требованием. То же касается вопросов нужности или ненужности дополнительных функций продукта, улучшений его внешнего вида и т.д.

Пример потерь: избыточное закрепление продукции в транспортном средстве.

Перепроизводство

Эта категория потерь относится к ситуации, когда продукт изготавливается правильно, но тогда, когда он не нужен потребителям, когда для него нет заказчика. В первую очередь это относится к ситуации, когда продукт создается не "под заказ", а по заранее составленному плану, основанному на прогнозах потребностей заказчиков. При этом организация не может быть полностью уверена в том, что заказчик для продукта найдется, что продукт не окажется невостребованным, а все затраты на его создание не станут потерями.

Пример потерь: использование транспортных средств с избыточной грузоподъемностью.

Запасы

Последние две категории потерь относятся не к работе сотрудников, а к продукту (материалу, сырью, деталям, незавершенному или завершенному продукту, информации и т.д.). Запасы продуктов — это аналог ожидания у сотрудников: это ситуация, когда продукт просто лежит на месте и с ним ничего не происходит.

Пример потерь: хранение продукции на вкладе в ожидании погрузки на транспортное средство.

Излишние перемещения

Как и в предыдущем случае, транспортировка продуктов — это аналог излишних движений у сотрудников. С продуктом что-то делают, он перемещается с места на место, но при этом он не меняется, а в некоторых случаях может даже ухудшаться или изнашиваться. Понятно, что для транспортных организаций перемещения продукта составляют основное содержание бизнес-процесса; в данном случае речь идет не о прямой транспортировке к конечному пункту, а о разнообразных дополнительных перемещениях.

Пример потерь: переупаковка продукции в новую тару, ее перегрузка на промежуточных складах.

Кроме перечисленных категорий, к потерям могут относиться любые другие затраты, которые не приводят к созданию ценности для потребителей. Например:

— вода для выполнения технологической операции нужна несколько минут за час, но она течет постоянно;

— обогревается (или охлаждается) весь объем склада, хотя определенная температура нужна только в одной его части или для нескольких контейнеров с продукцией.

Характерной особенностью всех перечисленных видов потерь является то, что они присутствуют в любой организации на всех уровнях: от глобального (масштаб организации в целом) до локального (в масштабе отдельного рабочего места или операции). Потери, приведенные в последней колонке, могут казаться незначительными, не заслуживающими внимания. Но их суммарный эффект может быть очень большим, ведь ими буквально пропитаны все процессы в организации.

Важно отметить еще один подход к классификации потерь — выделение потерь первого и второго типов. Потери второго типа — это те, которые могут быть устранены в рамках существующих технологий, инфраструктуры, нормативного регулирования и т.д. Например, если рабочие тратят время на поиски инструмента, потому что не определено место его хранения — это типичные потери второго типа, которые могут быть оперативно устранены самими рабочими. Действия по устранению потерь второго типа могут включаться в оперативные планы по совершенствованию, разрабатываемые на всех уровнях организации.

К потерям первого типа относятся действия, которые не создают ценности, но являются обязательными в рамках используемой технологии, инфраструктуры и т.д. Например, невозможно отказаться от инвентаризации продукции, пока система ее учета и хранения не является достаточно надежной; невозможно уйти от создания запасов, пока имеющиеся транспортные средства рассчитаны только на транспортировку больших партий, которые не могут быть сформированы оперативно. С этими потерями сами сотрудники ничего сделать не могут. Их устранение может растянуться на много лет, а соответствующие действия должны определяться высшим руководством и включаться в стратегические планы. Но все это не отменяет главного — они все равно должны восприниматься как потери, как зло, даже если на данном этапе это зло неизбежное.

Часто понятие потерь ограничивается только процессами производства, даже на уровне терминологии часто употребляется термин "бережливое производство", а не "бережливое управление". Но данные подходы полностью применимы к любому виду деятельности. Ниже приведен пример интерпретации основных видов потерь к классической офисной деятельности, связанной с созданием различных документов и документооборотом. Часто в такой деятельности уровень потерь может быть еще выше, чем в производстве.

Ожидание	Сотрудники не выполняют работу, поскольку нужные документы, информация, указания еще не дошли до них; простои сотрудников из-за плохого планирования работы, откладывания ее "на завтра"
Излишние движения	Поиск информации, других исполнителей, руководителей, которые должны завизировать документ и т.д.
Исправления	Визирование документов, их возврат с визирования и доработка
Излишняя обработка	Включение в документ излишней информации
Перепроизводство	Создание излишних документов (например, отчетов, которые никто не будет читать)
Запасы	Документы, лежащие без движения в ожидании рассмотрения, визирования, подготовки ответа и т.д.
Излишние перемещения	Перемещение документов между подразделениями и сотрудниками

С учетом описанного понимания потерь сразу можно отметить главное: в любой организации имеется множество потерь, а следственно — и возможностей для повышения эффективности. Иногда создается ощущение, что деятельность, создающая ценность — это небольшие "островки" в море потерь организации. Ярким примером является почти любая строительная площадка: можно в произвольный момент времени посчитать, какой процент сотрудников и строительной техники выполняет работы, связанные с добавлением ценности, — чаще всего процент будет невысоким.

Возможно, главная задача для организации — это даже не освоить какие-то специальные инструменты выявления и сокращения потерь, а просто научиться их "чувствовать", воспринимать именно как потери, а не как неотъемлемую часть деятельности. Такое понимание может открыть перед организацией множество новых возможностей по улучшению своей деятельности, в том числе — по ее коренному принципиальному пересмотру.

ПОДХОДЫ К ВЫЯВЛЕНИЮ ПОТЕРЬ В ОРГАНИЗАЦИИ

Хотя каждая организация самостоятельно определяет для себя подходы к выявлению потерь, существуют общие концепции, позволяющие системно находить потери, в том числе — не являющиеся очевидными.

Первым шагом к определению потерь в деятельности организации является четкое понимание ценностей, воспринимаемых потребителями. Ведь без такого понимания невозможно сказать, создает ли определенная деятельность ценность для потребителей или же относится к потерям. В первую очередь это касается потерь, связанных с излишней обработкой. Надо быть готовым к тому, что у разных категорий потребителей представления о ценностях могут суще-

ственно отличаться. Поэтому, пытаясь предложить всем типовый продукт, организация будет генерировать большое количество потерь — надо стремиться давать каждому потребителю именно то, что нужно ему. Например, для посетителя ресторана, который пришел туда с единственной целью — пообедать, любые задержки будут восприниматься как потери. Если же он пришел туда, чтобы провести время в приятной обстановке, то именно паузы между подачей блюд могут составлять основную ценность. Понятно, что процессы обслуживания для этих двух типов посетителей должны быть совершенно разными.

После определения ценностей для потребителей организация должна выделить поток создания этих ценностей. Этот поток начинается с момента, когда организация узнала о существовании потребности (или спрогнозировала ее), а заканчивается, когда потребность полностью удовлетворена. В самом распространенном случае это выглядит как поток от поступления заказа потребителя до выполнения этого заказа. Иногда поток начинают с момента, когда потребность только возникла. Это особенно характерно для потоков, ориентированных на внутреннего потребителя: например, поток обслуживания оборудования можно начинать не с поступления заявки на обслуживание, а с момента, когда оборудование стало нуждаться в обслуживании. В этом случае в рамках определения потока будет рассмотрено, как и насколько оперативно обнаруживается необходимость в обслуживании и подается заявка, какие потери возникают на этом этапе.

После определения потоков и назначения руководителей, ответственных за их совершенствование, организация может приступать к их анализу и поиску потерь в них. Основная идея является предельно простой — необходимо составить карту потока и выделить на ней действия, не добавляющие ценности и относящиеся к потерям первого или второго типов. Но при этом надо обратить внимание на два условия, необходимых для успешного анализа потоков.

Во-первых, карта потока должна быть достаточно детальной (намного детальнее, чем традиционные карты процессов в системах управления качеством). Ведь потери интегрированы во все виды деятельности организации, соответственно при описании потока крупными блоками они будут просто незаметны. Например, включив в карту потока один блок "Прием заявки от потребителя", организация просто не увидит возможных потерь, связанных с проверкой этой заявки, ее согласованиями, ожиданием ее рассмотрения, ее передачей между подразделениями и т.д. Особое внимание надо уделять действиям, явно относящимся к потерям. Например, если речь идет о материальном потоке, такие действия могут включать:

— хранение (где именно? сколько времени? в каком количестве?);

— транспортировку (на какое расстояние? какими партиями?);

— погрузку-разгрузку;

— проверку (как? на соответствие каким критериям? что делается при отрицательных результатах?).

Во-вторых, важно, чтобы карта потока отображала его реальное состояние, а не представления высшего руководства о потоке. Лучший способ для этого — составление карты потока непосредственно в месте его протекания (японский термин, который сейчас используется без перевода во всем мире — в гембе). Команда, ответственная за анализ и совершенствование потока, может просто пройти "по потоку" по всем площадкам и подразделениям, по которым проходит продукт: от получения заявки или поступления груза до передачи груза или информации потребителю. Полезно пройти этот путь с фотоаппаратом или видеокамерой, попутно фиксируя все точки задержек потока (в первую очередь все точки хранения). Можно с уверенностью сказать, что во многих организациях руководители просто не знают о том, как работа выполняется на самом деле, поэтому такая прогулка может принести много новой информации.

После составления карты потока и выделения в нем потерь можно проанализировать его эффективность. Критериями оценки потока могут быть:

— общее время прохождения потока;

— доля времени прохождения потока, в течение которого к продукту добавляется ценность;

— общее расстояние, которое продукт проходит в рамках потока (не считая "прямой транспортировки");

— количество раз, когда продукт "берут в руки" (перекладывают с места на место) в рамках потока и % случаев, когда это делается, чтобы добавить ценность к продукту.

После выявления потерь в потоке организация может инициировать проекты по их сокращению или устранению. В рамках бережливого управления наработано большое количество конкретных методов и инструментов, позволяющих достичь этой цели самым разным организациям. Они касаются и взаимодействия организации с поставщиками и потребителями, и производственного планирования, и управления оборудованием, и внутренней логистики и многих других аспектов деятельности организации. Часто они требуют коренным образом поменять традиционные представления о работе организации. Но подробный анализ таких инструментов выходит за рамки данной статьи.

Еще раз отметим, что все вышеизложенное касается любых потоков в деятельности организации, в том числе потоков, ориентированных на внутренних потребителей. Например, поток от возникновения вакансии до ее заполнения, от поломки оборудования до его восстановления, от принятия решения руководством до его выполнения.

В качестве примера рассмотрим поток, связанный с закупкой материалов: от возникновения потребности в них до обеспечения их наличия в нужном количестве и с нужным качеством. Если оставить в потоке

только действия, непосредственно влияющие на достижение конечной цели, то он станет очень простым: сотрудники организации, которые "находятся рядом с сырьем" и видят, что его количество стало меньше потребности на ближайшее будущее (скорее всего это могут быть сотрудники с первого этапа производственного процесса или непосредственно со склада сырья), обращаются непосредственно на производство компании-поставщика с заявкой на изготовление и поставку необходимого количества сырья. Когда сырье изготовлено, оно поставляется на производство организации-потребителя. Именно по такой схеме работает большинство крупных японских предприятий. Все остальные шаги, связанные с участием в потоке службы снабжения организации, службы продаж и производственной службы поставщика они считают потерями, затягивающими выполнение потока.

Стоит отметить, что иногда бережливое управление воспринимают как систему жесткой эксплуатации сотрудников, при которой они должны беспрерывно и интенсивно работать и не имеют возможности даже для короткого расслабления. Это не обязательно так — обнаружив потери и устранив их из процесса, организация получает ресурс и сама решает, как его использовать: чтобы дополнительно загрузить сотрудников, дать им возможность отдохнуть в сэкономленное время или еще для каких-то целей.

ВЫЯВЛЕНИЕ ПОТЕРЬ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ

Одной из проблем, с которой сталкиваются организации, пытающиеся внедрить системное постоянное совершенствование своей деятельности, является поиск областей возможного совершенствования. В организации созданы команды по совершенствованию, их участники прошли соответствующее обучение и готовы работать, но никто не может придумать важный и интересный проект по совершенствованию; иногда можно услышать слова "мы работаем успешно, серьезных проблем у нас нет, мелкие накладки устраняются в рабочем режиме — зачем же нам еще что-то менять?"

Без сомнения, организация, которая внедрила подходы бережливого управления и научилась видеть свои потери, подобные вопросы не будет задавать никогда. Эти подходы могут обеспечить организацию идеями и возможностями для совершенствования на много лет вперед.

При этом важно не просто "махать саблей" и ставить задачи полностью отказаться от поддержания запасов, от контроля и инвентаризации и т.д. Скорее, надо последовательно задавать себе вопросы типа:

— Почему мы не можем уменьшить запасы вспомогательных материалов и что надо изменить, чтобы их уменьшить?

— Почему мы должны контролировать соблюдение условий хранения и что надо изменить, чтобы отказаться от контроля или сократить его?

— Для чего мы проводим инвентаризацию продукции и что надо изменить, чтобы без инвентаризации быть уверенными в том, что мы знаем, какая продукция и где находится на складе?

Системно находя ответы на эти вопросы и внедряя соответствующие изменения, организация может усовершенствовать самые разные стороны своей деятельности и, как результат, постоянно сокращать запасы, ожидания, исправление и другие типы потерь.

Еще одним важным моментом, связанным с бережливым управлением и постоянным совершенствованием, является отношение организации к проблемам. Культура многих постсоветских организаций ориентирована на сосуществование с проблемами и на защиту от них; часто такая защита связана с потерями, в первую очередь — с перепроизводством и с запасами. А культура постоянного совершенствования требует активной позиции, направленной на устранение проблем и их причин.

Например, известно, что организация иногда производит несоответствующую продукцию, а оборудование может ломаться. Какие выводы из этого может сделать "традиционная постсоветская организация": надо иметь запас готовой продукции, чтобы компенсировать случаи несоответствий, и избыточные производственные мощности для компенсации поломок оборудования. Логика бережливой организации может быть противоположной (особенно характерна такая логика для японцев): наличие запасов готовой продукции позволяет нам не обращать внимания на выпуск несоответствующей продукции, мириться с ним — значит, эти запасы надо сократить (сжечь мосты). Благодаря этому проблема станет более острой и заметной, организация уже не сможет мириться с ней и вынуждена будет заняться сокращением уровня несоответствий.

БЕРЕЖЛИВОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ОРИЕНТАЦИЯ НА ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

Стоит отметить связь бережливого управления и ориентации организации на потребителей. Традиционно, задачи сокращения затрат и повышения удовлетворенности потребителя воспринимались как независимые, а иногда — как конфликтные. Но в рамках бережливого управления они полностью совмещаются. Недаром одно из определений бережливого управления — это система, при которой организация делает только то, что надо потребителю, только тогда, когда это надо потребителю, и только в том количестве, в котором это надо потребителю. Действительно интересным и важным является тот факт, что ставя любую из вышеуказанных задач (сокращение затрат или удовлетворение потребителей) и последовательно решая ее, организации приходят к одному и тому же выводу — к бережливому управлению.

КАЛИТА Тарас,
Украинская ассоциация качества



Выставки как зеркало экономических изменений

В начале июня 2016 г. исполняется 15 лет ежегодной международной выставке "Интер-ТРАНСПОРТ/Агро-ЛОГИСТИКА". Данное мероприятие в настоящее время является одной из немногих выставок высокого международного уровня, проводимых в нашей стране. Об истории, развитии и дальнейших планах поделилась с нами в своем эксклюзивном интервью директор выставки Балаян Наталья Михайловна.



— Наталья Михайловна, выставка "Интер-ТРАНСПОРТ" в настоящее время входит в число транспортных выставочных мероприятий на территории бывшего СССР и Восточной Европы, имеющих высокий рейтинг. Каким образом Вам удается на протяжении многих лет организовывать выставку такого уровня?

— У нас — у коллектива "Центра выставочных технологий", были замечательные учителя — компания Dolphin Exhibitions. Глава этой известной британской компании господин Родерик Кей, имея в багаже бесценный многолетний опыт проведения специализированных морских и транспортных выставок в Европе и странах СНГ, приобщил и нас к мировой выставочной культуре. С первых наших шагов была поставлена высокая планка — сделать выставку "Событием" для отрасли и Черноморского региона. Только организатор знает, сколько труда вложено в круглогодичную кропотливую работу по подготовке проекта, что могло бы получиться, но по каким-либо обстоятельствам не произошло. Но в заявленный срок конечный выставочный продукт должен сиять всеми гранями своих возможностей.

— В этом году выставке "Интер-ТРАНСПОРТ" исполняется 15 лет. С какими положительными и проблемными моментами Вы сталкивались за эти годы?

— За славные 15 лет сложился круг постоянных партнеров проекта. Их смело можно назвать и соорганизаторами — каждый из них, рассматривая выставочную площадку как место встречи отраслевиков, а мероприятия как средство решения наболевших проблем, прилагает все усилия для совместного успеха.

В последние несколько лет работы выставки все участники отмечают активную работу Министерства инфраструктуры Украины в подготовке и проведении проекта. Поскольку тематика выставки и сопутствующих мероприятий тесно связана с развитием транспортной инфраструктуры области традиционно участие и поддержка областных властей.

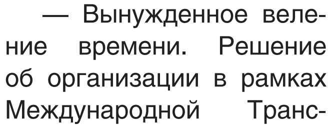
Опыт не может нести негативную составляющую. Если и случаются трудные моменты, то мы стараемся извлечь уроки.

Относительно конкурирующих мероприятий… Хотелось бы, чтобы качественных событий было больше и в области, и в Украине, и в Черноморском регионе. Качество выставки подразумевает активное участие ключевых предприятий отрасли, количественное разнообразие предлагаемой продукции и услуг, насыщенность программы, состав, количество и географию посетителей. Честная конкуренция стимулирует развитие. Успешно проведенная выставка укрепляет доверие не только к организаторам, но и к региону в целом, подтверждает положительные тенденции в отрасли.

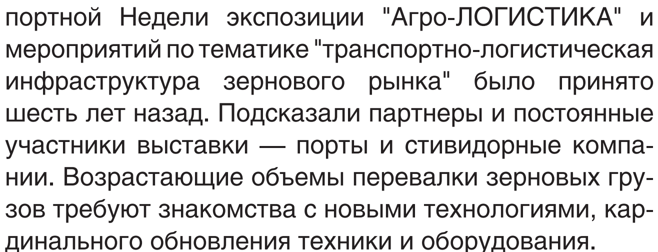




— Выставка "Агро-ЛОГИСТИКА" в настоящее время не только вышла на высокий уровень по качественному и количественному составу участников, но и стала довольно-таки востребованным мероприятием среди представителей профильных организаций Украины и соседних стран. Изначально, организация выставки "Агро-ЛОГИСТИКА" — это была вынужденная мера или веление времени?



— Вынужденное веление времени. Решение об организации в рамках Международной Транспортной Недели экспозиции "Агро-ЛОГИСТИКА" и мероприятий по тематике "транспортно-логистическая инфраструктура зернового рынка" было принято шесть лет назад. Подсказали партнеры и постоянные участники выставки — порты и стивидорные компании. Возрастающие объемы перевалки зерновых грузов требуют знакомства с новыми технологиями, кардинального обновления техники и оборудования.



— Каким образом на организации и проведении выставки "Интер-ТРАНСПОРТ/Агро-ЛОГИСТИКА" и мероприятиях, проводимых в рамках этой выставки, отразились политические и экономические изменения в жизни нашей страны?

— "Центр выставочных технологий" проводит более 10 различных выставок по ключевым отраслям — строительной, аграрной, ювелирной, энергетической и др. Можно смело сказать, что ни один из проектов не подвержен так сильно влияниям политической обстановки, как "Интер-ТРАНСПОРТ". Очевидно, сказывается международный характер транспортной деятельности, география и состав участников. Успешное ежегодное проведение проекта каждый раз подтверждает стабильность намерений региона и отрасли, желание развиваться, вести диалог и укреплять доверие.

Выставочная картина — зеркало экономических изменений. Так, неуклонный рост объемов перевалки зерновых и необходимость обновления инфраструктуры привели к появлению новой экспозиции "Агро-ЛОГИСТИКА". Лет 10 назад положительные тенденции по гидротехническому строительству в портах привели к появлению новой выставочной тематики и целого ряда специализированных мероприятий. И таких примеров достаточно — с помощью постоянных партнеров проекта — отраслевых профессиональных ассоциаций, нам удается определить ключевые векторы развития и перенести эти тенденции на экспозицию.

— Насколько эффективно проведение выставки "Интер-ТРАНСПОРТ/Агро-ЛОГИСТИКА" в рамках Международной транспортной недели?

— Уникальный формат Международной транспортной недели, возникший в Одессе в содружестве с генеральным международным партнером проекта АО "ПЛАСКЕ", позволяет объединить все заинтересованные в развитии транспортной отрасли стороны, собрать в этот период все профессиональные ассоциации, провести необходимый формат мероприятий, продемонстрировать на территории выставки новейшие достижения, технологии, оборудование и технику.

— Какой Вы видите перспективу развития организации выставки "Интер-ТРАНСПОРТ/Агро-ЛОГИСТИКА"?

— Самая важная задача развития Международной транспортной недели — последовательная работа с партнерами по укреплению доверия к проекту как к средству решения наиболее актуальных проблем отрасли. А тактика для решения этой задачи многопланова и подразумевает проведение количества знаковых мероприятий, расширение тематики, географии и количества участников.

— Наталья Михайловна, в заключение — несколько слов о нашем журнале.

— Выставка готовится в течение года. Об "Интер-ТРАНСПОРТЕ" можно сказать, что его подготовка длится уже 14 лет и каждый последующий год полон неопределенностей и неожиданностей. Второй десяток лет журнал "Транспорт" еженедельно объективно, последовательно, качественно формируя новостную ленту и освещая наиболее актуальные темы, помогает разобраться в этом море информации и уловить тенденции развития. Спасибо коллективу редакции!

Подготовил
БОХАН Сергей



ПРЯМАЯ ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ	ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ ПОДПИСНЫЕ АГЕНТСТВА
I. ПОДПИСКА	
Подписку можно оформить с любого числа и на любой срок, как на печатную и на электронную версии, так и "Комплексный пакет"	Подписку можно оформить только на электронную версию
II. ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА	
Цена подписки за 1 экземпляр дешевле. При оформлении подписки на полгода, год и более — предоставляются спеццены	Цена подписки за 1 экземпляр больше. Стоимость подписки неизменна независимо от срока подписки
III. ДОСТАВКА ПЕЧАТНОЙ ВЕРСИИ	
Курьером — в Киеве и Одессе в течение 1-го дня. Почтой — прямая рассылка из редакции	Только рассылка почтой, через офисы подписных агентств, что увеличивает срок доставки
IV. ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ	
Подписчики имеют возможность бесплатного размещения в журнале новостей, сообщений, статей и др. аналитических, обзорных, информационных материалов о деятельности и достижениях организации подписчика	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности бесплатного размещения в журнале аналитических, обзорных и информационных материалов о деятельности и организации подписчика
V. БОНУСЫ	
Подписчики имеют возможность размещения в журнале цветных и ч/б рекламных и информационных материалов: модулей, статей — по спецценам	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности размещения по спецценам цветных и ч/б материалов

ПО ВОПРОСАМ ОФОРМЛЕНИЯ ПОДПИСКИ И РАЗМЕЩЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБРАЩАЙТЕСЬ ПО АДРЕСУ:
УКРАИНА, 65001, Г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», ЖУРНАЛ «ТРАНСПОРТ»
ФАКС: +38 (048) 7-385-375; 7-287-221; ТЕЛ.: +38 (048) 7-385-385, 7-288-288. E-MAIL: INFO@TRANSPORT-JOURNAL.COM
ТЕЛ: +38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01 (СЕРГЕЙ БОХАН). E-MAIL: SUBSCRIBE@TRANSPORT-JOURNAL.COM;
ТЕЛ./ФАКС: +38 (044) 503-63-73; ТЕЛ.: +38 (097) 232-92-55 (ТАТЬЯНА ЯТЕЛ). E-MAIL:REKLAMA@TRANSPORT-JOURNAL.COM



Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании: ____

____

Сроки подписки: ***с*** « » ***201*** *г.* ***по*** « » ***201*** *г.*

Должность и Ф.И.О. руководителя: ____

____

ИНН ____________________ Свидетельство плательщика НДС № ____________________

Тел: ____________________ Факс: ____________________

Юридический адрес: ____

____

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки: ____

____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: ____

____

Вид деятельности: ____

____________________ www ____________________

ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА «ТРАНСПОРТ»

ПЕРИОД ПОДПИСКИ на 2016 год	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**	**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**
	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца* — электронная PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца* — печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Ежемесячно:** (***4-ая неделя месяца***) — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
1 месяц — I полугодие	400,00 грн	279,00 грн	182,00 грн
4 месяца (по 30 июня)	1600,00 грн	1116,00 грн	728,00 грн
1 месяц — II полугодие	493,00 грн	330,00 грн	218,00 грн
6 месяцев (по 31 августа)	2586,00 грн	1776,00 грн	1164,00 грн
10 месяцев (по 31 декабря)	4410,00 грн	2997,00 грн	1970,00 грн

____________________ / ____________________ /

дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»

Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221;** тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**

Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;

Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**

WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДЕССЕ

31.05 – 03.06.2016

31.05 VI Международный семинар по вопросам упрощения процедур торговли и «единого окна»

1.06 XIV День международного экспедитора

1-3.06 XV Международная выставка по транспорту и логистике «Интер-ТРАНСПОРТ»

2-3.06 Конгресс экспедиторов и логистических операторов Юго-Восточной Европы

Контакты для регистрации:

Тел.: +380 48 7 385 385; факс: +380 48 7 385 375; E-mail: transportweek@plaske.ua

Официальные партнеры





При поддержке:









